



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

OLS/CF

Sessão de 23 outubro de 1991

ACORDÃO N.º

Recurso n.º 113.924 - Processo nº 10283/002641/91-52
Recorrente WILSON SONS S/A COMÉRCIO INDÚSTRIA E AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO.
Recorrid IRF - PORTO MANAUS - AM

RESOLUÇÃO 302 -560

V I S T O S, relatados e discutidos os presentes autos,

A C O R D A M os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em converter o julgamento do recurso em diligência à Repartição de origem nos termos do voto do relator, vencido o Conselheiro Ronaldo Lindimar José Marton.

Brasília - DF, em 23 de outubro de 1991

Jose Alves da Fonseca
JOSÉ ALVES DA FONSECA - Presidente

Elizabeth Emílio Moraes Chieriegatto
ELIZABETH EMÍLIO MORAES CHIEREGATTO - Relatora

Afonso Neves Baptista Neto
AFONSO NEVES BAPTISTA NETO - Proc. da Faz. Nacional.

VISTO EM SESSÃO: 08 MAI 1992

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: UBALDO CAMPELLO NETO, JOSÉ SOTERO TELLES DE MENEZES, LUIZ CARLOS VIANA DE VASCONCELOS, RONALDO LINDIMAR JOSÉ MARTON, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO.

Ausente, o Conselheiro INALDO DE VASCONCELOS SOARES

SERVICO PÚBLICO FEDERAL

MEFP - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES - SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº: 113.924

RESOLUÇÃO : 302 -560

RECORRENTE: WILSON SONS S/A COMÉRCIO INDÚSTRIA E AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO.

RECORRIDA : IRF - PORTO MANAUS - AM

RELATORA : ELIZABETH EMÍLIO MORAES CHIEREGATTO

R E L A T Ó R I O

Trata-se da Conferência Final do Manifesto nº 142/89 do navio Frota Singapore, entrado no Porto de Manaus em 10/11/89, na qual foi constatada a falta de 01 (um) volume na importação efetuada pela firma Casas do Óleo Ltda., coberta pela D.I. nº 018 786 (14/11/89), pela G.I. nº 2-89/4819-0' (05/07/89) e respectivo Aditivo nº 02-89/13663-3 (16/10/89), transportada pela empresa Mitsui O.S.K. Lines Ltda., sob o Conhecimento de Carga nº NGMS - 0001 (representada pelo Agente Marítimo Wilson Sons).

Na tradução do Manifesto constante às fls. 03 e 04 do processo em pauta está registrada a falta do referido volume, registro este datado de 31/01/91, efetuado pelo auxiliar de transporte que efetuou a baixa do manifesto e da GI.

Por sua vez, na Declaração de Importação, houve ressalva de que foi constatada a falta, no ato do desembarço das mercadorias, tanto por parte do AFTN responsável quanto do fiel depositário, ambas datadas de 30/11/89.

O Conhecimento de Carga nº NGMS - 0001 informa que a mercadoria foi embarcada em 126 caixas, coberta pela fatura SAW-110, com peso bruto de 2391 kgs. e volume de 10511 m³, (peso líquido:... 1.930,20 kgs)

Das 125 caixas desembarcadas, 01 (uma) apresentou sinais de avaria, sendo que o representante legal do importador solicitou desistência da Vistoria Especial, responsabilizando-se pelos possíveis ônus decorrentes. Não foi verificada falta de nenhum item.

Em 25/04/91, a requerente foi intimada a prestar esclarecimentos sobre a falta apurada.

Tempestivamente (03/05/91), informou que a mesma não constava do Mapa de Fechamento de Descarga da Portobrás, anexando-o ao processo, que a referida falta deveria ser relatada à

container, e que, no caso de containers lacrados e sem indícios de violação dos dispositivos de segurança, a responsabilidade não é do transportador nem de seu agente.

Em 17/05/91 foi lavrado Auto de Infração contra a requerente, cobrando-a pelo Imposto de Importação e respectiva multa.

Tempestivamente (23/05/91), a representante da trans-portadora impugnou a ação fiscal, alegando as mesmas razões apresentadas à época da intimação e anexando novamente o "Mapa de Fechamento de Descarga" da Petrobrás.

Na informação fiscal, as alegações da recorrente foram consideradas improcedentes, pelo que se segue:

a) o argumento de que a falta não consta do "Mapa de Fe-chamento de Descarga" da Petrobrás não prevalece, pois se trata de carga conteinerizada e o referido mapa contém apenas cargas avulsas;

b) o argumento de que "a falta de volumes descarregados de containers devidamente lavrados e sem indício de violação de seus dispositivos de segurança não é de responsabilidade do trans-portador ou de seu agente" também não socorre a recorrente uma vez que, conforme o disposto no Decreto 80145/77, os containers são partes ou acessórios do veículo transportador, sendo que a operação de descarga só se completa com a abertura, retirada a conferência dos volumes nele contidos, na presença das autoridades portuárias e fazendárias e do representante legal do transportador. E foi este o momento em que se apurou a falta do volume em questão enquadrando-se a mesma no art. 478, § 1º, inciso VI do Decreto 91.030/85;

c) ainda de acordo com o art. 30 do Decreto nº 80145/77, o autuado só estaria exonerado de qualquer responsabilidade se não houvesse manuseado, embarcado ou descarregado o container, o que não ocorreu.

d) é pela manutenção da ação fiscal.

A autoridade de primeira instância julgou a ação fiscal procedente, argumentando ainda que:

a) DL 37/66, art. 60, parágrafo único: "o dano ou ava-ria e o extravio serão apurados em processo, na forma e condições que prescrever o regulamento, cabendo ao responsável, assim reconhecido pela autoridade aduaneira, indenizar a Fazenda Nacional do valor dos tributos que, conseqüentemente, deixarem de ser recolhidos";

b) R.A., art. 36, parágrafo único: "para efeitos fiscais, será considerada como entrada no território nacional a mercadoria constante de manifesto ou documento equivalente, cuja falta for apurada pela autoridade aduaneira";

c) consta no Conhecimento de Transporte o recebimento de 126 volumes e chegaram 125, conforme informado no anexo I da D.I.;

d) Lei nº 6.288/75, art. 19: "o transportador é responsável pelas perdas e danos causados às mercadorias desde o seu recebimento até a entrega";

e) R.A, Art. 478, § 1º, inciso VI: "a responsabilidade pelos tributos apurados em relação à falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel, manifestados, é do transportador."

f) cabe ao transportador a precaução quanto à existência da falta, por ocasião do recebimento da mercadoria no exterior, em decorrência de sua obrigação de recebê-la e entregá-la tal como se encontra discriminada no documento de carga, sob pena de vir a se responsabilizar pelas eventuais divergências no desembarque;

g) a existência do lacre se justifica, exclusivamente, pela necessidade de salvaguardar o interesse das pessoas implicadas no contexto "recebimento/transporte/entrega/guarda" da carga contra eventuais violações ou fraudes e consequente imputação de responsabilidade; faz-se mister, portanto, verificar se o lacre está intacto ou não em cada fase pela qual passa a unidade de carga.

Intimada novamente a Agência Marítima, a mesma recorreu tempestivamente da decisão singular a este Colegiado, alegando que o referido container foi descarregado com seus dispositivos de segurança em perfeitas condições, com seus lacres intactos e sem qualquer indício de violação, além de estar sob o regime "house to house", segundo o qual é "estufado" ou "enchido" no estabelecimento do próprio exportador/embarcador, sob sua inteira responsabilidade, sendo entregue ao transportador marítimo devidamente lacrado.

Argumenta ainda que responsabilizar o transportador pela emissão do Conhecimento Marítimo, face aos dados nele constantes, é atitude afastada da realidade pois, naquilo que se refere à quantidade de volumes postos a bordo, seu estado e conteúdo, embora exista presunção de veracidade, esta não é "de jure" e sim, de "juri tantum", ou seja, pode ceder diante de prova ou evidência em contrário (lacres e dispositivos de segurança não violados).

Acrescenta ainda que, no Conhecimento, encontra-se expressamente declarado "shipper 's load & contain - Said to contain", o que significa que a mercadoria foi carregada e contada pelo embarcador, que informou seu conteúdo.

Cita e anexa, finalmente, Acórdãos do Terceiro Conselho de Contribuintes relativos a casos semelhantes, pelos quais a responsabilidade do transportador foi descaracterizada.

Solicita que seja declarada a improcedência da ação fiscal.

É o Relatório.

Emula

V O T O

Preliminarmente, conforme o disposto no artigo 476 do R.A. aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, "verbis:"

"Art. 476: a conferência final de manifesto destina - se a constatar falta ou acréscimo, de volume ou mercadoria entra da no território aduaneiro, mediante confronto do manifesto com os registros de descarga (Decreto-lei nº 37/66, art. 39.º 1º).

No processo em questão, não foi juntado nenhum documento comprobatório da descarga.

No conhecimento marítimo consta a informação de que foram transportados 126 volumes contendo porcelanas e artigos de vidro. Esta mesma informação consta na Declaração de Importação;

Verifica-se ainda na D.I. que foi apurada a falta de 01 (um) volume, quando do desembarço, em 30/11/89, mesma data em que foi feita ressalva pelo fiél depositário.

Desta forma, todo o processo encontra-se comprometido, pelo que voto no sentido de que o mesmo seja convertido em diligência à repartição de origem, para que os seguintes quesitos sejam informados:

- 1) Qual o momento em que a referida falta foi apurada?
- 2) Estava a mercadoria acondicionada em container?
- 3) Caso afirmativo, que tipo de lacre foi rompido quando do desembarço?
- 4) Em sendo container, juntar os documentos referentes à descarga (Termo de Avaria, Mapas, etc.).

Sala das Sessões, em 23 outubro de 1991

Elizabeth Moraes Chiericato

ELIZABETH EMÍLIO MORAES CHIEREGATO - Relatora

OLS/CF