



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA.

r.f.f.s

Sessão de 21/novembro de 1991

ACORDÃO N.º.....

Recurso n.º 114.063

Processo nº 10283-002731/91-43.

Recorrente WILSON SONS S.A. COMÉRCIO INDÚSTRIA E AG. DE NAVEGAÇÃO.

Recorrida IRF - PORTO DE MANAUS - AM.

R E S O L U Ç Ã O Nº 302- 584

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos,

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em converter o julgamento em diligência à Repartição de origem (IRF-Porto de Manaus-AM), vencidos os Conselheiros Elizabeth Emílio Moraes Chieregatto, relatora, Ronaldo Lindimar José Marton e José Alves da Fonseca. Designado para redigir a Resolução o Conselheiro Ubaldo Campello Neto, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 21 de novembro de 1991.

José Alves da Fonseca
JOSÉ ALVES DA FONSECA - Presidente.

Ubaldo C. Neto
UBALDO CAMPELLO NETO - Relator designado.

Affonso Neves Baptista Neto p/ subst.
AFFONSO NEVES BAPTISTA NETO - Proc. da Fazenda Nacional.

VISTO EM SESSÃO DE: 31 JAN 1992

Participaram, ainda do presente julgamento os seguintes Conselheiros: JOSÉ SOTERO TELLES DE MENEZES, LUIS CARLOS VIANA DE VASCONCELOS, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO. Ausente o Conselheiro INALDO DE VASCONCELOS SOARES.

MEFP - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES - 2ª CÂMARA.

RECURSO Nº 114.063

RESOLUÇÃO Nº 302-584

RECORRENTE: WILSON SONS S.A. COMÉRCIO, INDÚSTRIA E AG. DE NAVEGAÇÃO.

RECORRIDA : IRF - PORTO DE MANAUS - AM.

RELATORA : ELIZABETH EMÍLIO MORAES CHIEREGATTO.

RELATOR DESIGNADO: UBALDO CAMPELLO NETO.

R E L A T Ó R I O

Trata-se da Conferência Final de Manifesto do navio Frota Durban, entrado no porto de Manaus em 04/11/90 na qual foi constatada a falta de 01 (hum) volume que deveria conter 04 jogos de xícaras de porcelana para chá com 20 peças cada um, mercadoria esta acobertada pelo Conhecimento de Carga nº MOL 01, de 15/07/90, destinada à firma Oriente Im. Exp. Ltda.

O Mapa de Fechamento de Descarga da Portobrás, datado de.... 13/11/90 e assinado pelo fiel do armazém e pelo agente do navio não acusa nem falta nem acréscimo de volumes, constando a informação de que foram manifestados e descarregados 2193 volumes com peso de 1.445.271,7 Kgs (fechamento de carga do porto).

No Anexo I da DI nº 018408/90 consta a informação de que, dos 1185 volumes destinados à Oriente Imp. Exp. Ltda foram descarregados apenas 1.184, os quais foram desembarcados em 14/11/90. Dois dos volumes descarregados apresentavam sinais de avaria e houve desistência da vistoria oficial em relação a estes dois volumes, por parte do importador.

Em decorrência da falta apurada, foi o transportador considerado responsável e autuado pela fiscalização aduaneira.

Tempestivamente, a ação fiscal foi impugnada pelo agente do transportador, o qual alegou que recebeu um container devidamente lacrado e que este foi desembarcado com seus lacres intactos e sem indícios de violação, o que descaracteriza a responsabilidade do transportador e/ou seu agente.

Com o objetivo de elucidar mais concretamente o fato fiscal, a repartição aduaneira recorrida solicitou a juntada aos autos das "folhas de descarga" dos containers (integrantes) referentes ao Conhecimento BL-3102-68575, containers estes de nºs MOLU 2565399/31535, MOLU 2567977/31540 e MOLU 2567848/31543.

Estes documentos (constantes às fls. 29/30) comprovam a falta do volume em questão.

A impugnação por parte da autuada foi contestada, com base nos seguintes argumentos:

1) A falta foi detectada quando da abertura e desova do container, momento em que foi feito o protesto pelo depositário (fls. 29 e 30) e no qual cessaria a responsabilidade do transportador;

2) O mapa de fechamento de descarga anexado pela recorrente às folhas 04 trata somente da carga avulsa contida no porão do navio e não de carga containerizada;

3) De acordo com o disposto no art. 5º do Decreto nº 80145/77, o container constitui parte ou acessório do veículo transportador, sendo que sua descarga apenas se completa com a abertura, conferência e retirada dos volumes contidos no seu interior. A simples deposição do container no costado do navio não ilide a responsabilidade do transportador.

A autoridade de primeira instância julgou a ação fiscal procedente, com base nos seguintes atos legais:

1) DL 37/66, art. 60, parágrafo único: "....cabe ao responsável, assim reconhecido pela autoridade aduaneira, indenizar a Fazenda Nacional do valor dos impostos que deixarem de ser recolhidos" em sequência da avaria, dano ou extravio;

for x 2) RA, 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";

3) Lei 6288/75, art. 19: "é o transportador responsável pelas perdas e danos causados às mercadorias desde o seu recebimento até a entrega";

4) RA, art. 478, § 1º, VI: "é do transportador a responsabilidade pelos tributos apurados em relação à falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel, manifestados";

5) O transportador deve se precaver quanto à existência de falta, por ocasião do recebimento da mercadoria no exterior, sob pena de vir a se responsabilizar pelas eventuais divergências no desembarque;

6) A existência do lacre se justifica, exclusivamente, pela necessidade de salvaguardar o interesse das pessoas implicadas no con texto "recebimento/transporte/entrega/guarda" da carga contra eventuais violações ou fraudes e conseqüente imputação de responsabilidade.

Inconformada, a autuada recorreu da decisão de primeira ins tância, com base nas seguintes alegações:

a) o container objeto da contenda foi descarregado com seus dispositivos de segurança em perfeitas condições e com seus lacres in tactos, sem quaisquer indícios de violação;

b) containers transportados sob o regime "house to house" são "estufados" ou "enchidos" no estabelecimento do próprio exportador/embarcador, sob sua inteira responsabilidade, sendo entregues aos transportadores marítimos devidamente lacrados; em conseqüência, a constatação de faltas não pode ser interpretada como ocorrido durante a travessia marí tima, não sendo, portanto, responsável o transportador marítimo.

c) Embora a emissão do conhecimento marítimo seja pelo transportador e goze de presunção de veracidade, esta presunção não é de jure, mas sim de "juris tantum", podendo ceder diante de evidência em contrário que, no caso, é representada pelo estado de inviolabilidade dos lacres.

d) A declaração "shipper's load & count-said to contain" .., constante no Conhecimento, significa que a mercadoria foi carregada e contada pelo importador, informando este tão somente o conteúdo container.

A recorrente juntou ainda emendas de Acórdãos do Conselho de Contribuintes referentes ao assunto, nos quais a responsabilidade do transportador foi descaracterizada.

Solicita, finalmente, que seja dado provimento ao recurso.

É o relatório.

V O T O V E N C E D O R

O conhecimento marítimo de fls. nos dá conta que o conteiner acondicionador dos volumes em litígio possui a condição "House to Pier", "Shippers Load, and count - Said to contain".

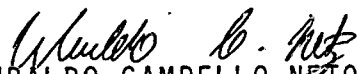
Contudo, não constam dos autos quaisquer referências em relação aos lacres de origem do cofre de carga, seus dispositivos de segurança no momento de sua descarga.

Em assim sendo, voto para que se converta o julgamento em diligência à origem para que a D. Repartição recorrida preste todas as informações necessárias sobre as condições de segurança do container em questão, juntando, se existir, o Termo de Avaria da descarga, bem como, cópia do contrato de transporte da mercadoria, evidenciando, asim, a condição "Said to Contain - Shippers Load and count".

Após o cumprimento da diligência, dê-se vistas à recorrente para que se pronuncie, querendo.

Eis o meu voto.

Sala das Sessões, em 21 de novembro de 1991.


UBALDO CAMPELLO NETO - Relator designado.