



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE

SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº 10283-002915/91-86

Sessão de 08/outubro **de 1.99**² **ACORDÃO Nº** 302-32.413

Recurso nº.: 114.057

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

Recorrida: IRF - PORTO DE MANAUS/AM.

CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO - FALTA DE MERCADORIA EM CONTÊINER SOB CLÁUSULAS "SHIPPER'S LOAD AND COUNT" e "DICE CONTAINER" - O transportador não pode ser responsabilizado pela falta quando o contêiner descarrega no porto de destino, comprovadamente, com o lacre de origem indicado no Conhecimento em perfeito estado (intacto). Recurso provido.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos,

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em dar provimento ao Recurso, vencida a Cons.Relatora Elizabeth Emilio Moraes Chieriegatto, que negou provimento, na forma do Relatório e Votos que passam a integrar o presente julgado. Designado para redigir o Acórdão o Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes.

Brasília-DF, 08 de outubro de 1992

Sergio de Castro Neves
SERGIO DE CASTRO NEVES - Presidente.

Paulo Roberto Cuco Antunes
PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator Designado.

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

VISTO EM
SESSÃO DE: **16 MAR 1993** - RP/302-0.471.

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros:
UBALDO CAMPELLO NETO, JOSÉ SOTERO TELLES DE MENEZES, LUIS CARLOS VIANA DE VASCONCELOS e WLADEMIR CLOVIS MOREIRA. Ausente o Cons. RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO.

MEFP - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES - SEGUNDA CÂMARA 2
RECURSO N. 114.057 - ACÓRDAO N. 302-32.413
RECORRENTE: WILSON SONS S.A. COMÉRCIO INDÚSTRIA E AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO
RECORRIDA: IRF - PORTO DE MANAUS - AM
RELATORA: ELIZABETH EMÍLIO MORAES CHIEREGATTO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUÇO ANTUNES

RELATÓRIO

Trata-se de retorno de diligência, cujo relatório transcrevo, sinteticamente, a seguir:

— em ato de conferência final de manifesto, constatou-se a falta de 05 (cinco) volumes, da qual resultou a lavratura do Auto de Infração de fls. 07, com cobrança do I.I. e multas;

— em primeira instância, o Inspetor da Receita Federal no Porto de Manaus, apreciando as alegações da autuada na fase de impugnatório, julgou a ação fiscal procedente, em decisão de fls. 35/37;

— na fase recursal, a autuada alegou que, ao ser descarregado, o container estava com seus dispositivos de segurança em perfeitas condições, com seus lacres intactos e sem indícios de violação, sendo a mercadoria transportada sob a cláusula "shippers load & count", sendo, portanto, inquestionável, que a falta não poderia ter ocorrido durante a travessia marítima;

— argumentou ainda que, na decisão, a falta foi imputada ao transportador fase à responsabilidade decorrente da emissão do conhecimento marítimo.

O processo retornou à repartição de origem para esclarecimento do seguinte quesito:

— quando da descarga, quais as condições dos lacres de origem do cofre de carga e de seus dispositivos de segurança?

Solicitou-se, outrossim, a anexação do Termo de Avaria e cópia do contrato de transporte da mercadoria, evidenciando a condição "shippers load & count", "said to contain".

Como resultado da referida diligência, depreende-se pela documentação juntada aos autos que a referida falta foi apurada quando da desova do container, sendo que não houve qualquer ressalva em relação ao lacre rompido (ver BCO, fls. 53).

Informou-se, ainda, não haver contrato de transporte da mercadoria para a carga em questão.

E o relatório.

Em C. Chieriegatto

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

Examinando o Conhecimento de Transporte nº CRMN 0071, acostado às fls. 22 dos autos, constato do Mesmo as seguintes indicações: "SHIPPER'S LOAD AND COUNT" e "PARTE DE CONTENEDOR ' DICE CONTENER", o que significa que a carga envolvida foi dada a transportar em Container já devidamente estufado (ovado) e lacrado (Selo nº. 01335) pelo Exportador ou Expedidor (Embarcador).

A lei nº. 6.288 de 11.12.75, que dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga e dá outras providências, estabelece:

"Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega."

"Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - erro ou negligência do exportador, ou embarcador, bem como do destinatário;

....."

As expressões acima destacadas, encontradas no Conhecimento de Transporte, são indicativas das condições de transporte "House to House" (FCL/FCL) ou "House to Pier" (FCL/LCL) e resultam de acordos firmados pelas Conferências Internacionais de Frete. Tais condições, no que se refere à estufagem (ovação) de



Containers, estabelecem que a responsabilidade por tal faina é sempre do Exportador ou do Expedidor (Embarcador).

As referidas cláusulas, inseridas nos Conhecimentos de Transporte, não podem ser entendidas, portanto, como convenções particulares que não podem ser opostas à Fazenda Pública para modificar a definição legal do sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes, como previsto no art. 123 da lei nº. 5.172/66 (Código Tributário Nacional).

Tratam-se, isto sim, de Acordos Internacionais que se enquadram, perfeitamente, nas determinações expressas no art. 98 do mesmo C.T.N. - "in verbis" :

"Art. 98 - Os tratados e as convenções internacionais revogam ou modificam a legislação tributária interna, e serão observados pela que lhes sobrevenha".

Sendo assim, torna-se certo que o transportador marítimo envolvido - Mitsui O.S.K.Lines Ltd. - recebeu para embarque no porto de Cristobal e destinado a Manaus/AM o Container já devidamente "ovado" e lacrado pelo Embarcador ou Exportador.

Por sua vez, as informações trazidas pela Repartição Aduaneira de origem, às fls. 54 dos autos, em atendimento à diligência determinada por este Colegiado, dão conta de que o Container de que se trata descarregou no porto de Manaus/AM sem qualquer indício de violação, com lacre de origem em perfeito estado, já que não houve qualquer ressalva (Termo de Avaria) por parte do Depositário em sentido contrário.

É de se concluir, portanto, que o transportador marítimo cumpriu fielmente o Contrato de Transporte (B/L), tendo entregue,



no porto de destino, a carga que recebeu na origem para transporte, ou seja, um Container lacrado.

O Regulamento Aduaneiro, em seu art. 478, estabelece que "a responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa".

Não vejo como, portanto, atribuir responsabilidade ao transportador marítimo no presente caso se, como já visto, não ficou comprovado que tenha ele, transportador, dado causa ao extravio apurado.

Dito isto, resta saber se os volumes apontados como faltantes não teriam sido extraviados já nas dependências portuárias, sob a responsabilidade do Depositário local, o que não ficou claro nos autos.

O documento de fls. 53 - Boletim de Controle de Operação, em meu entender, por si só não constitui ressalva ou prova excludente da responsabilidade do Depositário, para efeitos do artigo 479 do Regulamento Aduaneiro.

Como dito Regulamento não especifica, claramente, quais as providências que o Depositário deve adotar para eximir-se de responsabilidade por falta de mercadoria importada não ocorrida em suas dependências, deve o Fisco valer-se das normas subsidiárias específicas sobre fixação de responsabilidades entre transportador e depositário, como é o caso do Decreto-lei nº. 37/66, regulamentado pelo Decreto nº. 64.387/69.

Dispõe o citado Decreto:

"Art.1º - As mercadorias destinadas ao transporte sobre água, que, antes ou depois da viagem, forem confiadas aos armazéns das entidades portuárias ou trapiches municipais, para guarda e acondicionamento, serão entregues contra recibo passado pela entidade recebedora à entregadora.



§ 1º.- O não fornecimento imediato do recibo, ou a falta da devida ressalva, pela entidade recebedora, pressupõe a entrega da mercadoria pelo total e condições indicadas no conhecimento."

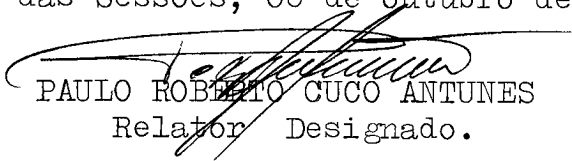
"Art. 5º - Para as cargas alfandegadas aplicam-se, também, os dispositivos do presente Decreto quanto à comprovação do recebimento e entrega de mercadorias, bem como a imediata realização de vistoria no caso de avarias, ou falta de conteúdo, a qual deverá ser feita no mesmo dia da descarga, no local mais apropriado, nos termos da legislação específica e respectiva regulamentação."

Observe-se, ainda, que o MAPA DE FECHAMENTO DE DESCARGA elaborado pela Depositária, apensado às fls 05 dos autos, está datado do dia 20.08.90, muito posterior à desova do Container que se deu, segundo informação de fls. 54, no dia 03.07.90.

Este aspecto, entretanto, compete à Autoridade preparadora apurar convenientemente.

Diante do exposto, entendendo não ter ficado caracterizada a culpa do transportador marítimo pela falta apontada nestes autos, nem tão pouco a do seu representante legal que figura como sujeito passivo na presente ação fiscal (Recorrente), voto no sentido de dar provimento ao Recurso ora em exame.

Sala das Sessões, 08 de outubro de 1992


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Relator Designado.

V O T O V E N C I D O

E do conhecimento de todos os membros desta Câmara minha posição com referência a apuração de falta de mercadorias transportadas em containeres sob as cláusulas "house to house" e "shippers load & count".

Considero que estas cláusulas tem o objetivo de facilitar as transações comerciais internacionais, face aos diversos interessados envolvidos, ou seja, exportador, transportador, importador, etc., os quais estabelecem uma série de direitos e deveres a serem observados pelas partes.

Desta forma, a Lei n. 6288/75, dispondo sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, procurou a nível interno, equacionar o problema deste tipo de transporte, conceituando o termo "container" e esclarecendo que o mesmo é sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador, não podendo, jamais, ser considerado como "embalagem".

Em seu artigo 24, o referido documento legal determinou que as estipulações que contrariem as disposições nele contidas são consideradas nulas e, no artigo 32, finalizou que "a entrega do conhecimento de transporte devidamente preenchido prova a existência de um contrato de transporte, bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora".

O Código Tributário Nacional, lei complementar de hierarquia superior à lei ordinária, em seu artigo 123, afasta a possibilidade de convenções entre particulares ilidirem a responsabilidade pelo pagamento de tributos.

Por sua vez, o Decreto-lei n. 37/66, em seu artigo 32, dispõe que "é responsável pelo imposto o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno". Em seu artigo 60 e respectivo parágrafo único define o que é extravio, sua forma de apuração e as consequências que ele produz no que tange ao fisco.

O Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n. 91.030/85, em seu artigo 476, dispõe sobre o objetivo da Conferência Final de Manifesto e o método de sua realização sendo que, no artigo 478, parágrafo 1o., arremata que "para efeitos fiscais, é responsável o transportador quando houver... falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel manifestados".

No processo em pauta, não pode ser responsabilizado o depositário pois este não poderia ter feito ressalva quando do recebimento de container cujos lacres estavam intactos e sem indício de violação. A única conclusão que nos resta é que aquele que aceitou e recebeu em

EUCCA

um acessório de seu veículo (conforme a própria definição do termo "container") mercadoria estufada irregularmente, a ele cabe a responsabilidade, perante a Fazenda Nacional, de responder pelos tributos e demais encargos decorrentes da irregularidade constatada.

Face ao exposto e por entender desta forma, nego provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 08 de outubro de 1992.

Elizabeth Moraes Chieriegatto

191

ELIZABETH EMILIO MORAES CHIEREGATTO - Relatora