



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE

1g1

PROCESSO N° 10283.003154/91-15

Sessão de 22 de abril de 1.992 ACORDÃO N° 302-32.286

Recurso n°.: 114.387

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

Recorrid: IRF - PORTO DE MANAUS - AM

CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO. FALTA OU EXTRAVIO DE MERCADORIA OU VOLUME.

O transporte de mercadoria em contêiner, com a cláusula "house to house", constatada a absoluta incolumidade dos dispositivos de segurança, exonera o transportador da responsabilidade pela falta ou extravio apurados por ocasião da descarga, se por outro motivo não restar provado que essas ocorrências se deveram à ação ou omissão daquele.

RECURSO PROVÍDO.

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, vencidos os Cons. Elizabeth Emilio Moraes Chieregatto, relatora, e Sérgio de Castro Neves, que negavam provimento. Designado para redigir o acórdão o Cons. Wlademir Clovis Moreira, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 22 de abril de 1992.

SÉRGIO DE CASTRO NEVES - Presidente

WLADEMIR CLOVIS MOREIRA - Relator Designado

BENJAMIN LIRA NUNES MACHADO - Proc. da Faz. Nac.

VISTO EM
SESSÃO DE: 09 OUT 1992 - RP/302-0.451.

v.v.

JOSÉ SOTERO TELLES DE MENEZES, LUIS CARLOS VIANA DE VASCONCELOS e RI
CARDO LUZ DE BARROS BARRETO. Ausentes os Cons. UBALDO CAMPELLO NETO
e INALDO DE VASCONCELOS SOARES.

MEFP - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE - SEGUNDA CÂMARA 02.
RECURSO Nº 114.387 - ACÓRDÃO Nº 302-32.286
RECORRENTE: WILSON SONS S.A. COMÉRCIO, INDÚSTRIA E AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO
RECORRIDA : IRF - PORTO DE MANAUS - AM
RELATORA : ELIZABETH EMILIO MORAES CHIEREGATTO
RELATOR DESIGNADO: WLADEMIR CLOVIS MOREIRA

R E L A T Ó R I O

Trata-se de conferência final de manifesto do navio Apollo Peak, entrado no porto de Manaus em 17.12.90, na qual foi constatada a falta de 01 (hum) volume da mercadoria importada por J. Vicente Ferreira, acobertada pelo conhecimento marítimo CRMN-0061 e pela Declaração de Importação nº 022.009, de 28.12.90. Este volume deveria conter 60 rádios portáteis AM/FM com fone de ouvido, marca International.

O Conhecimento Marítimo, emitido pela MITSUI O.S.K. Lines Ltd especificava que a mercadoria estava acondicionada no container MOLU-243224-6, com lacre nº MOL-65484 e compunha-se de 284 caixas. O transporte foi efetuado sob a cláusula "house to house" e "shipper's load & count".

O Mapa de Fechamento de Descarga da Portobrás informou que, dos 284 volumes manifestados foram descarregados apenas 283.

A Folha de Descarga de Container, emitida pela IRF - Porto de Manaus, fornecia a mesma informação.

Quando do desembarço, o AFTN em exercício anotou na D.I. que apenas 283 volumes foram desembaraçados. Na D.I. consta, ainda, a ressalva por parte do depositário de que foram descarregados os mesmos 283 volumes.

Intimada, a agência marítima prestou esclarecimentos.

Foi lavrado em 11.06.91, o Auto de Infração nº 346/91, responsabilizando a transportadora, representada pela Wilson Sons S.A. - Comércio, Indústria e Agência de Navegação, pela falta apurada e intimando-a a recolher um crédito tributário de Cr\$ 63.013,00 (I.I.: Cr\$ 42.009,00; multa: Cr\$ 21.004,00). Enquadramento legal : art. 106, inc. II, letra "d" do Decreto-Lei nº 37/66 c.c. art. 521 , inciso II, alínea "d" do Decreto nº 91.030/85.

Tempestivamente, a autuda impugnou a ação fiscal, alegando que:

eucl

- a) conforme o Mapa de Fechamento de Descarga da Portobrás, a falta referente ao B/L Nº CRMN-0061 foi relativa à desova do container' MOLU-243224-6;
- b) a transportadora recebeu 01 (hum) container devidamente lacrado e sem indícios de violação de seus lacres originais, e que a falta de volumes descarregados de container devidamente lacrados e sem indícios de violação de seus dispositivos de segurança não é de responsabilidade do transportador e/ou de seu Agente.

Na informação fiscal, as alegações da autuada foram consideradas improcedentes, pelo que se expôs:

- a) a operação de descarga de um container só se completa quando da abertura, retirada e conferência dos volumes contidos, operação esta efetuada pela Administração Portuária, na presença da Fiscalização Aduaneira e do transportador e/ou seu representante legal;
- b) trata-se de falta de mercadoria apurada na descarga, devendo ser observado o disposto no art. 478, inc. VI do R.A.;
- c) as importações de mercadorias estrangeiras para a Zona Franca de Manaus são efetuadas como benefício de suspensão de tributos e posterior isenção, vinculado à obrigatoriedade de serem as mesmas descarregadas no Porto ou Aeroporto de Manaus, para consumo ou industrialização ou ainda enviadas à Amazônia Ocidental. As mercadorias faltantes não cumpriram estes requisitos, embora constantes do manifesto, sujeitando-se ao regime de importação comum;
- d) o Decreto-Lei nº 37/66, no seu art. 1º, regulamentado pelo Decreto nº 91.030/85 em seu art. 86, § único, preceitua que: "para efeitos fiscais será considerada como entrada no território aduaneiro a mercadoria constante de manifesto ou documento equivalente cuja falta for apurada pela Autoridade Aduaneira";
- e) é pela manutenção da ação fiscal.

A autoridade de primeira instância julgou a ação fiscal procedente, baseando-se nas argumentações apresentadas na "informação fiscal" e, ainda, nos quesitos formulados às fls. 39.

Inconformada com a decisão singular a este Colegiado, a autuada apresentou, tempestivamente, recurso ao Terceiro Conselho de Contribuintes, insistindo em suas razões apresentadas na fase impugnatória, em especial:

Euccl

- a) os containers foram descarregados com seus dispositivos de segurança em perfeitas condições, com seus lacres intactos, sem quaisquer indícios de violação;
- b) os containers transportados sob o regime "house to house" são "estufatos" ou "enchidos" no estabelecimento do próprio exportador / embarcador, sob sua inteira responsabilidade, sendo entregues aos transportadores marítimos devidamente lacrados; em consequência , qualquer diferença apurada entre a quantidade de seu interior e a regularmente manifestada, sé pode levar à conclusão de que a falta não ocorreu durante a travessia marítima;
- c) a emissão do conhecimento marítimo bem como as indicações nele constantes gozam de presunção de veracidade. Contudo tal presunção não é de júri, mas sim de **juris tantum**, podendo ceder diante da prova ou evidência em contrário;
- d) a inviolabilidade dos lacres ou dispositivos de segurança do container, verificada na ocasião em que o mesmo foi descarregado,com prova que a quantidade embarcada não foi aquela que constou do Conhecimento;
- e) no Conhecimento, expressamente se declara "shipper's load & count-said to contain", o que significa que a mercadoria foi carregada e contada pelo embarcador, informando este tão somente o conteúdo "container";
- f) citou Acórdãos do Terceiro Conselho de Contribuinte sobre a matéria, favoráveis aos respectivos recorrentes, pleiteando o mesmo tratamento.

É o relatório.

Euzébio Gatto

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

Cuida o presente processo da responsabilidade tributária do transportador decorrente de falta de mercadoria apurada em conferência final de mercadoria.

O transportador alega em suas razões de recurso, como causa excludente de sua responsabilidade, o fato de a mercadoria ter sido transportada em conteiner lacrado, sob a cláusula contratual "house to house" e "shipper's load & count-said to contain".

Diz o art. 32 do D.L. 37/66, com a redação que lhe foi dada pelo D.L. nº 2472/88, que:

"Art. 32 - É responsável pelo imposto:

I - o transportador quando transporta mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno;"

Já o artigo 478 do Regulamento Aduaneiro, tendo na matriz legal o art. 60, parágrafo único do referido D.L. nº 37/66, estatui que "a responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa". E o parágrafo 1º desse mesmo artigo enumera, de forma exaustiva, as hipóteses em que o transportador é considerado responsável pelos tributos, a saber:

- I - substituição de mercadoria após o embarque;
- II - falta de mercadoria em volume descarregado com indícios de violação;
- III - avaria visível por fora do volume;
- IV - divergência, para menos, de peso ou dimensão do volume em relação ao declarado no manifesto, conhecimento de carga ou documento equivalente, ou ainda, se for o caso, aos documentos que instruiram o despacho para trânsito;
- V - falta ou avaria fraudulenta;
- VI - falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel manifestados.

Essas disposições legais e regulamentares indicam, no meu entender, com suficiente clareza, que não há culpa presumida do transportador pela falta ou extravio de mercadoria estrangeira entrou no território aduaneiro. Aliás, o R.A., ao conceituar o procedimento da Vistoria Aduaneira diz ele destinar-se a verificar a ocorrência de avaria ou falta e a identificar o responsável.

Em resumo, não há responsabilidade objetiva do transportador. O responsável pelos encargos tributários decorrentes da falta ou extravio será sempre quem deu causa aos mesmos. Assim, é necessário estabelecer um nexo causal entre a ação ou omissão do transportador e o dano ou extravio da mercadoria.

Há os que assim não entendem e fundamentam sua opinião, basicamente, no art. 19 da Lei nº 6288, de 11 de dezembro de 1975, que dispõe textualmente: "a empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde que o seu recebimento até a sua entrega". Ora, a referida Lei nº 6288/75 dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, de mercadorias em unidades de carga e não se refere à responsabilidade tributária que é tratada em estatuto legal próprio. Ademais, o art. 34 do Decreto nº ... 80.145, de 25 de agosto de 1977, que a regulamentou, expressamente ressalva que as suas normas referentes a responsabilidade legal não se aplicam à definição da responsabilidade tributária.

Se não há responsabilidade objetiva do transportador, a sua culpa, no sentido estrito, deverá estar apurada, para que se lhe possa atribuir a obrigação de ressarcir à Fazenda Nacional pelos tributos que deixaram de ser recolhidos em razão da falta ou extravio.

Em se tratando de mercadoria transportadora em container com a cláusula "house to house", que na descarga apresentava os dispositivos de segurança absolutamente inviolados, intactos, não se pode atribuir responsabilidade ao transportador pela falta ou extravio eventualmente apurado pois certamente essas ocorrências não resultaram de sua ação ou omissão. Neste caso específico, é válido concluir que efetivamente não se trata de falta ou extravio. Provavelmente por erro do exportador, o embarque das mercadorias deve ter sido feito em quantidade inferior à manifestada. Daí ser possível concluir que inexiste nexo causal entre a ação ou omissão do transportador e a constatação de uma quantidade de mercadoria inferior à declara-

rada nos documentos de importação:

Alega-se que cláusulas contratuais dessa natureza, convencionadas entre particulares, não podem de conformidade com o artigo 123 do CTN, ser opostas à Fazenda Pública. Realmente não podem, mas especificamente quando objetivem "modificar a definição legal do sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes. É evidente que as cláusulas em apreço não tem essa finalidade. Elas simplesmente servem para estabelecer a inexistência de vínculo causal entre a ação ou omissão do transportador e a falta ou extravio apurados, exonerando-o, consequentemente, pelo fato. O sujeito passivo, legalmente definido, será aquele que deu causa à ocorrência do fato, se, obviamente, deste fato resultar obrigação tributária a ser cumprida.

Isto posto, por entender que o transporte de mercadoria em container, com a cláusula "house to house", observada a incolumidade dos dispositivos de segurança exclui a responsabilidade do transportador, voto no sentido de dar provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 22 de abril de 1992.

lgl


WLADEMIR CLOVIS MOREIRA - Relator Designado

V O T O V E N C I D O

O recurso em pauta versa apenas sobre uma matéria:

- a responsabilidade pela falta de mercadoria transportada em container sob a cláusula "house to house" - "shipper's load & contain" , quando o mesmo container foi descarregado com seus lacres originais intactos e seus dispositivos de segurança em perfeitas condições, sem quaisquer indícios de violação, não pode ser atribuída ao transportador ou de seu agente.

Quanto à matéria, cabem algumas considerações preliminares.

A cláusula "house to house", entre outras, tem por objetivo facilitar as transações comerciais internacionais, face aos vários interessados envolvidos, exportador, transportador, importador, etc., os quais estabelecem uma série de direitos e deveres a serem observados.

A Lei nº 6288, de 11 de dezembro de 1975, dispõe 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.

Esta Lei conceituou o que é um container e esclareceu que o mesmo é sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador, nunca uma embalagem. (artigos 2º e 3º). Em seu art. 19 dispôs que o transportador é responsável pelas perdas e danos às mercadorias desde seu recebimento até a entrega. Em algumas situações, o transportador poderá ser exonerado de qualquer responsabilidade (art. 20). Determinou ainda, em seu art. 24, que as estipulações que contrariem as disposições nela contidas, são consideradas nulas, e, em seu art. 32, arrematou 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".

A Lei nº 6288/75 foi regulamentada pelo Decreto nº
euca

80.145, de 15 de agosto de 1977.

Este Decreto, no Capítulo VII - Da responsabilidade legal, em seu art. 34, determina, **verbis**:

"Art. 34: As normas deste capítulo não se aplicam às determinações da responsabilidade fiscal que regem pela legislação tributária."

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

O Decreto-Lei nº 37/66, em seu art. 32, determina que "é responsável pelo imposto o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno". Em seu art. 60 e parágrafo único define o que é extravio, sua forma de apuração e consequência do mesmo em relação ao fisco.

O Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº ... 91.030/85, em seu art. 476, define o objetivo da Conferência Final de Manifesto e o método de sua realização e, em seu art. 478, finaliza, **verbis**:

"Art. 478: ...omissis...

§ 1º: Para efeitos fiscais, é responsável o transportador quando houver:

I : ...omissis...

.....

VI : falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel, manifestados."

Face a todos os dispositivos legais citados, a única conclusão a que se pode chegar é que aquele que aceitou e recebeu em um acessório de seu veículo (container), mercadoria estufada irregularmente, a ele cabe a responsabilidade, perante a Fazenda Nacional, pelos tributos e demais encargos decorrentes da irregularidade constatada.

Em decorrência, nego provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 22 de abril de 1992.