



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº 10283-004609/89 -04

Sessão de 08/outubro **de 1.992** **ACORDÃO Nº** 302-32.412

Recurso nº: 114.040.

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

Recorrida: IRF = PORTO DE MANAUS/AM.

CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO - FALTA DE MERCADORIA TRANSPORTADA EM CONTÊINER "HOUSE TO HOUSE" OU "HOUSE TO PIER" - CLÁUSULAS EXPRESSAS NO CONHECIMENTO: "SHIPPER'S LOAD AND COUNT" E "DICE CONTAINER".- Não existe a responsabilidade do transportador ou de seu representante legal no País, quando, comprovadamente, o contêiner descarregou no porto de destino e foi entregue ao depositário com lacre de origem, indicado no Conhecimento, em perfeito estado, sem qualquer ressalva em Termo de Avaria. 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, vencido a Cons.Relatora Elizabeth Emilio Moraes Chierregatto, 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.

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

VISTO EM
SESSÃO DE: 16 MAR 1993 - RP/302-0.470.

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

RECURSO N. 114.040 - ACÓRDAO N. 302-32.412

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 CUCO ANTUNES

R E L A T Ó R I O

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

— em ato de conferência final de manifesto, constatou-se a falta de 02 (dois) volumes, da qual resultou a lavratura do Auto de Infração de fls. 21, com cobrança de I.I. e multa respectiva;

— em primeira instância, o Inspetor da Receita Federal no Porto de Manaus, apreciando as alegações da autuada na fase impugnatória, julgou a ação fiscal procedente, em decisão de fls. 36 a 38;

— na fase recursal, a autuada argumentou 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 "house to house", não podendo a falta ter ocorrido quando da travessia marítima;

— alega ainda que as informações contidas no conhecimento de transporte gozam de presunção de veracidade, sendo que tal presunção pode ceder diante de prova em contrário, no caso, a condição dos lacres, não podendo o transportador ser responsabilizado em decorrência da emissão do conhecimento marítimo.

Pelo fato de não constarem dos autos quaisquer referências em relação aos lacres de origem do cofre de carga e dispositivos de segurança, o processo retornou à repartição de origem para esclarecimentos referentes a estas condições e juntada do Termo de Avaria na Descarga e cópia do contrato de transporte, conforme voto às fls. 51.

Como resultado da diligência, a repartição de origem informou que:

— quando da descarga do navio, não há registro ou ressalva sobre violação ou avaria do container em questão, cuja desova ocorreu em 04/12/87, sendo a data da descarga 03/12/87;

— não existe contrato particular de transporte de mercadoria, prevalecendo as condições e cláusulas constantes no Conhecimento.

E o relatório.

Elizabeth Moraes Chieregatto

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

As cláusulas indicadas no Conhecimento de Transporte, anexado por cópia às fls. 11 dos autos, "SHIPPER'S LOAD AND COUNT" e "DICE CONTENER" e ainda a declaração do SELLO nº MOL 77482, não deixam dúvida de que o Transportador Marítimo - MITSUI O.S.K. LINES.LTD. - representado no porto de Manaus pela ora Recorrente, recebeu a mercadoria já devidamente ovada (estufada) no Cofre de Carga nº. MOLU-244876-7, lacrado pelo Embarcador, no porto de Cristobal, para embarque com destino a Manaus.

Trata-se, portanto, de um transporte na modalidade "HOUSE TO HOUSE" (FCL/FCL) ou "HOUSE TO PIER" (FCL/LCL) - o Conhecimento não especifica qual das duas.

Em ambos os casos, a empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário (Lei nº. 6.288/75, art. 20, I.)

De acordo com as Conferências Internacionais de Fretes , que se enquadram nas disposições do art.98 da lei nº. 5.172/66 - Código Tributário Nacional - as expressões "HOUSE TO HOUSE" e "HOUSE TO PIER" significam que a estufagem da carga no Container (enchimento) para embarque na origem é sempre de responsabilidade do Exportador ou Expedidor (Embarcador).

Por sua vez, as informações dadas pela Repartição Aduaneira de origem em atendimento à diligência determinada por este Colegiado dão conta de que o Container de que se trata descarregou no porto de Manaus sem qualquer registro, por parte da Depositária, sobre violação ou avaria do mesmo, significando dizer que o lacre colocado na origem estava intacto nessa ocasião (descarga)

Depreende-se, então, não havendo qualquer prova em contrário, que o Transportador Marítimo cumpriu fielmente o Contrato



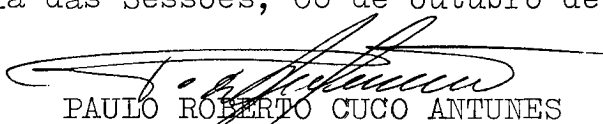
de Transporte, tendo entregue no porto de destino, em perfeito es
tado, o volume recebido para embarque na origem, ou seja: Um Con-
tainer "dizendo conter" mercadorias indicadas pelo Expedidor.

Ora, se está configurada a inocorrência de violação do
Cofre de Carga e furto da mercadoria durante o transporte, não
se pode dizer que o Transportador tenha dado causa ao extravio. '
Não há como enquadrá-lo nas disposições do art. 478 do Regulamen-
to Aduaneiro.

Com esse entendimento se coaduna a jurisprudência predo-
minante neste Colegiado assim como na E.Câmara Superior de Recur-
sos Fiscais, pelos diversos julgados conhecidos sobre a matéria.

Ante o exposto voto no sentido de dar provimento ao Re-
curso Voluntário ora em exame para excluir a responsabilidade a
tribuída à Recorrente, representante do Transportador Marítimo en
volvido.

Sala das Sessões, 08 de outubro de 1992



PAULO ROBERTO CUCCO 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 10., 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

EMULA

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.

Emiliana Gatto

lg1

ELIZABETH EMILIO MORAES CHIEREGATTO - Relatora