



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº 10283-006085/89-88

Sessão de 10 de novembro de 1992 **ACORDÃO Nº** 302-32.433

Recurso nº: 113.727

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 CONTAINER SOB CLÁUSULAS "SHIPPER'S LOAD AND COUNT" E "DICE CONTENER". - O transportador não pode ser responsabilizado pela falta quando o Container descarrega no porto de destino, comprovadamente, com o lacre de origem indicado no Conhecimento em perfeito estado (intacto).

Recurso Provido.

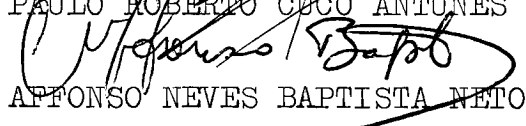
Vistos, relatados e discutidos os presentes autos,

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 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 Cúco Antunes.

Brasília-DF, 10 de novembro de 1992.


SERGIO DE CASTRO NEVES - Presidente.


PAULO ROBERTO CÚCO ANTUNES - Relator designado.


AFFONSO NEVES BAPTISTA NETO - Proc. da Fazenda Nacional.

VISTO EM
SESSÃO DE: **16 MAR 1993** - RP/302-0.474.

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros: José Sotero Telles de Menezes, Luis Carlos Viana de Vasconcellos, Wladimir Clóvis Moreira e Ubaldo Campello Neto. Ausente, o Cons. Ricardo Luz de Barros Barreto.

MF - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES - SEGUNDA CAMARA

RECURSO N. 113.727 - 302-32.433

RECORRENTE : WILSON SONS S.A. COMERCIO E INDUSTRIA E AGENCIA DE NAVEGAÇÃO.

RECORRIDA : IRF - PORTO DE MANAUS/AM

RELATORA : ELIZABETH EMILIO MORAES CHIEREGATTO.

RELATOR DESIGNADO : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATORIO

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

- em ato de conferência final de manifesto, constatou-se a falta de um volume, da qual resultou a lavratura do Auto de Infração de fls. 33, com cobrança do II e multas.

- em primeira instância, o Inspetor da Receita Federal no Porto de Manaus, apreciando as alegações da atuada na fase impugnatória, julgou a ação fiscal procedente, em decisão de folhas 41/43.

- na fase recursal, a atuada 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 e 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 face à responsabilidade decorrente da emissão do conhecimento marítimo.

O processo retornou à repartição de origem para esclarecimentos dos seguintes quesitos:

a) quando do desembarço aduaneiro, foi rompido algum lacre?

b) caso afirmativo, que tipo de lacre e qual sua numeração?

c) em que momento foi aposto o lacre rompido?

Solicitou-se, outrossim, a anexação do IDFA e do Termo de Avaria.

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.

E o relatório.

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

Examinando a cópia do Conhecimento de Transporte nº CRMN-0003, que se encontra acostada às fls. 8 dos autos, constato da mesma as seguintes expressões: "SHIPPER'S LOAD AND COUNT" e "PARTE DE CONTAINER DICE CONTENER", o que significa que a carga envolvida foi dada a transportar em Container já devidamente estufado (ovado) e lacrado (Selo nº. MOL-77481) 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/ICL) 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 se opõem 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, Panamá, e destinado a Manaus/AM, o Container já devidamente "ovado" e lacrado pelo Embarcador ou pelo Exportador.

Por sua vez, as informações trazidas pela Repartição Aduaneira de origem, às fls.60 dos autos, em atendimento à diligência determinada por este Colegiado, dão conta de que o referido Container foi descarregado 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 local em sentido contrário.

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

tregue, no porto de destino, a carga que recebeu na origem para transporte, ou seja, 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 o volume apontado como faltante não teria sido extraviado já nas dependências portuárias, sob a responsabilidade do Depositário local, o que não ficou claro nos autos.

O documento de fls 25 - Mapa de Fechamento de Descarga - foi elaborado em 16.08.88, bem depois da data da desova, que segundo a informação de fls. 60, ocorreu em 20.07.88. Já o documento de fls. 58 - Boletim de Controle de Operação -, por si só, parece-me não constituir ressalva ou prova excludente da responsabilidade do Depositário local, para efeitos do artigo 479 do Regulamento Aduaneiro, pois que não possui assinaturas nem do Agente do navio, nem tão pouco da fiscalização aduaneira, com respectivas datas.

Não sendo encontradas no dito Regulamento Aduaneiro indicações de 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 a fixação de responsabilidades entre transportador e depositário, como é o caso do Decreto-lei nº. 116/67, regulamentado pelo Decreto nº. 64387/69, que assim dispõe:

RECURSO: 113.727.

ACÓRDÃO: 302-32.433

"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".

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, 10 de novembro 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 e 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, dispendo 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 da 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 474, dispõe, sobre o objetivo da conferência Final de Manifesto e o método de sua realização sendo que, no artigo 478, parágrafo 1. arremata que "para efeitos fiscais, é responsável o transportador quando houver ... falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel manifestados".

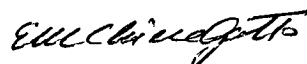
No processo em pauta, não pode ser responsabilizado o depositário pois este não poderia ter feito ressalva quando do recebimento do container cujos lacres estavam intactos e sem indício de violação. A única conclusão que nos resta é que aquele que aceitou e recebeu em um acessório de seu veículo (conforme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

Rec.113.727

Ac.303-32.433

Em face ao exposto e por entender desta forma, nego ²
provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 10 de novembro de 1992



ELIZABETH EMILIO MORAES CHIEREGATTO - Relatora.