MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO

TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº 10283-006087/89-11

Sessão de 07/outubro **de 1.992** **ACORDÃO Nº** 302 - 32.401

Recurso nº.: 113.728

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 NO B/L "HOUSE TO HOUSE" E "SHIPPER'S LOAD AND COUNT". - O Transportador não pode ser responsabilizado pela falta quando o contêiner descarregou 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 Conselheira Relatora Elizabeth Emilio Moraes Chieregatto 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, 07 de outubro de 1992

SERGIO DE CASTRO NEVES - Presidente.

PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator Designado.

AFFONSO NEVES BAPTISTA NETO - Proc.da Fazenda Nacional.

VISTO EM
SESSÃO DE: 16 MAR 1993 - **RP/302-0.465.**

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

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 01 (hum) volume, da qual resultou a lavratura do Auto de Infração de fls. 35, com cobrança do I.I. e multa respectiva;
— em primeira instância, o Inspetor da Receita Federal do Porto de Manaus, apreciando as alegações da autuada, na fase da impugnação, julgou a ação fiscal procedente, em decisão de fls. 49 a 51;
— no recurso, 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 "house to house" e "shippers load & count", o que impossibilitaria que a referida falta tivesse ocorrido durante a travessia marítima;
— alegou, ainda, que a imputação da falta ao transportador, na decisão, decorreria da emissão do conhecimento marítimo, sendo que a presunção da veracidade das informações nele contidas pode ceder diante de prova em contrário que, no caso, seria a própria condição dos lacres do container, quando da sua descarga.

O processo retornou à repartição de origem para que os seguintes quesitos fossem esclarecidos:

— procedimento utilizado para apurar a falta;
— lacre rompido, quando do desembaraço (tipo numeração);
— momento em que foi aposto o lacre rompido;
— anexação do termo de avaria e outros documentos.

Como resultado da diligência, depreende-se que a referida falta foi apurada no momento da desova do container, realizada em 06/09/88 (entrada do navio em 20/08/88), sendo que, no container em que a mesma foi verificada estavam acondicionadas mercadorias destinadas a dois importadores, cobertas por conhecimentos marítimos diferentes. Não houve registro de ressalva sobre violação dos lacres, nem Termo de Avaria referente ao container.

É o relatório.

Elizabeth Chieregatto

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

Constam do Conhecimento de Transporte cuja cópia se encontra às fls. 29 dos autos as cláusulas "HOUSE TO HOUSE" e "SHIPPER'S LOAD AND COUNT", o que significa que a mercadoria envolvida foi dada a transportar em Container já devidamente enchido (ovado) e lacrado pelo Exportador ou 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 cláusulas "HOUSE TO HOUSE" ou "FCL/FCL" e "HOUSE TO PIER" ou "FCL/LCL" são significativas de acordos firmados pelas Conferências Internacionais de Fretes e, no que se refere à estufagem (ovação, enchimento) dos Containers, estabelecem que a responsabilidade por tal faina é sempre do Exportador ou 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 disposições do art. 98 do mesmo CTN, "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 o Container já devidamente estufado e lacrado pelo Embarcador (ou Exportador).

As informações trazidas pela Repartição Aduaneira de origem (fls. 69) em atendimento à diligência determinada por este Colegiado dão conta de que o Container descarregou no porto de Manaus/AM em perfeito estado, sem qualquer indício de violação, ou seja: Lacre intacto, não tendo havio ressalva (Termo de Avaria) por parte da Depositária local.

É de se concluir, portanto, que o transportador marítimo cumpriu fielmente o Contrato de Transporte (B/L), tendo entregue, no destino, a carga que recebeu para embarque na origem - 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 há como, portanto, atribuir-se responsabilidade ao transportador marítimo no presente caso se, como já visto, não ficou provado que tenha ele, transportador, dado causa ao extravio apurado.

Dito isto, resta saber se o volume apontado como faltante não foi extraviado já nas dependências portuárias, sob a responsabilidade do Depositário local, o que não ficou claro nos autos.

O documento de fls. 67 - Boletim de Controle de Operação -, em meu entender, por si só não constitui ressalva excludente da responsabilidade do Depositário, para efeitos do artigo 479 do Regulamento Aduaneiro.

Como o Regulamento não especifica, claramente, quais as providências que o Depositário deve adotar para eximir-se de responsabilidade por falta de mercadoria originária de bordo dos veículos procedentes do exterior, deve o Fisco valer-se das normas subsidiárias específicas para fixação da responsabilidade tributária.

No caso há de se verificar o cumprimento das disposições do Decreto-lei nº. 116/67, regulamentado pelo Decreto nº. 64.387/69, que assim estabelece:

> "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 pela total

"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 comprovada a culpa do transportador marítimo pela falta apurada, nem tão pouco do seu representante legal que figura como sujeito passivo na ação fiscal de que se trata (Recorrente), voto no sentido de dar provimento ao Recurso ora em exame.

Sala das Sessões, 07 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 posiçao com referência a apuraçao 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 transaçoes 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 unitizaçao, movimentaçao e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, procurou a nivel 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, nao podendo, jamais, ser considerado como "embalagem".

Em seu artigo 24, o referido documento legal determinou que as estipulaçoes que contrariem as disposiçoes nele contidas sao 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 convençoes entre particulares ilidirem a responsabilidade pelo pagamento de tributos.

Por sua vez, o Decreto-lei n. 37/66, em seu artigo 32, dispoe 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 apuraçao e as conseqüências que ele produz no que tange ao fisco.

O Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n. 91.030/85, em seu artigo 476, dispoe sobre o objetivo da Conferência Final de Manifesto e o método de sua realizaçao 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, nao pode ser responsabilizado o depositário pois este nao poderia ter feito ressalva quando do recebimento de container cujos lacres estavam intactos e sem indício de violaçao. A única conclusao que nos resta é que aquele que aceitou e recebeu em

um acessório de seu veículo (conforme a própria definiçao 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 Sessoes, em 07 de outubro de 1992.

lgl ELIZABETH EMILIO MORAES CHIEREGATTO - Relatora