



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

SEGUNDA CAMARA

WNS

PROCESSO Nº 10283-008004/93.33

Sessão de 21 março de 1.99 5 **ACORDÃO Nº** 302-32.965

Recurso nº.: 116.868

Recorrente: WILSON SONS S/A. COMERCIO, INDUSTRIA E AGENCIA DE NAVIGAÇÃO
Recorrid ALF-PORTO DE MANAUS/AM

FALTA DE MERCADORIA - RESPONSABILIDADE TRIBUTARIA.
Transporte em "Container", sob condições "HOUSE TO HOUSE", e/ou com cláusula no Conhecimento "SAID TO CONTAIN", descarregado no porto de destino, comprovadamente, com selo (lacre) de origem intacto, Não responde o Transportador Marítimo por crédito tributário decorrente de qualquer falta de mercadoria apurada quando da desunitização do "Container", conforme disposto no art. 20 da Lei n. 6.288/75 e no art. 478 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n. 91.030/85.

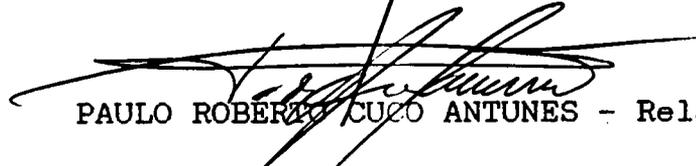
Recurso ao qual se dá provimento.

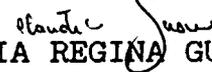
VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos,

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em dar provimento ao recurso. Vencidos os Conselheiros: ELIZABETH EMILIO DE MORAES CHIEREGATTO (Relatora) e OTACILIO DANTAS CARTAXO. Designado para redigir o Acórdão o Conselheiro PAULO ROBERTO CUÇO ANTUNES, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 21 de março de 1995.


SERGIO DE CASTRO NEVES - Presidente


PAULO ROBERTO CUÇO ANTUNES - Relator designado


CLAUDIA REGINA GUSMÃO - Proc. da Faz. Nac.

VISTO EM 28 JUL 1995

RP/302-0.594

2

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros: UBALDO CAMPELLO NETO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO e LUIS ANTONIO FLORA.

MF - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES - SEGUNDA CAMARA
RECURSO N. 116.868 - ACORDAO N. 302-32.965
RECORRENTE: WILSON SONS S/A COMERCIO, INDUSTRIA E AGENCIA DE
NAVEGACAO.
RECORRIDA : ALF-PORTO DE MANAUS/AM
RELATORA : ELIZABETH EMILIO DE MORAES CHIEREGATTO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUOCO ANTUNES

R E L A T O R I O

Em procedimento de Conferência Final de Manifesto, referente à D.I. n. 020183, de 29/10/93, a fiscalização constatou que, dos volumes devidamente manifestados, deixaram de descarregar 04 (quatro) volumes.

A mercadoria foi transportada no navio Lirena, procedente dos Estados Unidos e entrada no Porto de Manaus em 23/10/93, coberta pelo Conhecimento Marítimo AMZONY-CO-0734, acondicionada no "container" SCZU7306885, com lacre n. 197020, sob o regime "House to House".

Foram manifestados 168 volumes (cartões), mesmo número indicado na Declaração de Importação correspondente, tendo sido descarregados 164, conforme observação constante às fls. 03 (Tradução de Manifesto).

Face à falta constatada, foi lavrado o Auto de Infração às fls. 08, com o respectivo Demonstrativo de Apuração de Crédito Tributário (fls. 07), para exigir da autuada (WILSON SONS S/A) o recolhimento do crédito tributário no montante de 97,33 UFIR's, correspondente ao Imposto de Importação e à multa prevista no art. 106, inciso II, alínea "d", do DL. n. 37/66, C/C o art. 521, inciso II, alínea "d", do Decreto n. 91.030/85 (Regulamento Aduaneiro).

Foi responsabilizada pela falta a empresa transportadora, com base no art. 478, parágrafo 1., inciso VI, do Decreto n. 91.030/85 e art. 32, inciso I, parágrafo único, alínea "b", do D.L. n. 2.472/88 que dá nova redação aos arts. 31 e 32 do D.L. n. 37/66.

Regularmente intimada, a autuada impugnou tempestivamente a ação fiscal, alegando basicamente que a falta mencionada foi referente à desova do "container" SCZU 730688-5 (devidamente lacrado e sem indícios de violação dos respectivos dispositivos de segurança) e que, conforme cláusula no conhecimento de Embarque - "SHIPPER LOAD, STOW COUNT" - citado "container" foi ovado e conferido pelo embarcador na origem, o que exime o transportador e/ou seu agente da responsabilidade pela falta apurada.

EMCA

Rec. 116.868
Ac. 302-32.965

Para instruir o processo, foram juntados aos autos os documentos relativos à descarga das mercadorias objeto da D.I. n. 020183/93 (Boletim de Controle de Operação - BCO, Termo de Avaria e Mapa de Desova do "Container"), às fls. 12/13. De acordo com tais documentos, o lacre de origem foi encontrado intacto, tendo sido apurada a falta de 04 volumes, na desova.

As fls. 15/17, a autoridade de primeira instância julgou a ação fiscal procedente, através da Decisão n. 0022/94, assim ementada:

"- Conferência Final de Manifesto.

- Imposto de Importação. Multa.

A falta de mercadoria apurada em conferência final de manifesto, caracterizada a responsabilidade do transportador, de acordo com o art. 478, parágrafo 1., inciso VI, do Decreto n. 91.030/85 - Regulamento Aduaneiro.

- Ação Fiscal Procedente."

Fundamentou sua decisão nos seguintes argumentos:

1 - no caso em tela, o representante, no país, do transportador estrangeiro, é constituído, na forma do parágrafo único, alínea "b", do art. 32, do DL n. 37/66 com a redação dada pelo DL n. 2.472/88, em responsável solidário;

2 - a alegação de que, no ato da descarga, o "container" encontrava-se lacrado e sem indícios de violação dos dispositivos de segurança e, conforme cláusula "SHIPPERS LOAD, STOW COUNT, ovado e conferido pelo embarcador na origem, não exime o transportador pela falta dos volumes, uma vez que, "salvo disposições de lei em contrário, as convenções particulares, relativas à responsabilidade pelo pagamento de tributos, não podem ser opostas à Fazenda Pública, para modificar a definição legal do sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes" (art. 123 da lei n. 5.172/66 - CTN).

Com guarda de prazo e inconformada, a autuada recorreu da decisão singular, insistindo na razão apresentada na fase impugnatória, com referência ao fato de a mercadoria ter sido transportada em "container", o qual foi descarregado com o lacre intacto, e ao transporte ter sido efetuado sob a cláusula "House to house", segundo a qual o cofre de carga é "estufado" ou "enchido" no estabelecimento do próprio exportador/embarcador, sob sua inteira responsabilidade, sendo entregue ao transportador marítimo devidamente lacrado.

Finaliza requerendo que seja dado provimento ao recurso.

E o relatório.

Emil de Castro



V O T O

Constata-se, inicialmente, que não existe no Conhecimento de Transporte nº AMZO NYC0734 - SAVANAH/MANAUS, acostado à D.I. nº 003947/93 (Processo apenso), do navio LIRENA, entrado em Manaus em 26/10/93, a cláusula "SHIPPER LOAD, STOW COUNT", como alegado pela Recorrente em sua Impugnação de Lançamento de fls. Não se sabe de onde a Autuada extraiu tal afirmação.

Entretanto, do exame do referido Conhecimento verifica-se que a mercadoria envolvida foi dada a transportar acondicionada no cofre de carga (CONTAINER) nº XCZU 7306885, lacrado com o Selo nº 197020, sob as condições "HOUSE TO HOUSE" - Casa a Casa - e com sigla STC, correspondente a "SAID TO CONTAIN" - dizendo conter

Tais indicações significam, inquestionavelmente, que o referido Container foi "ovado" (consolidado), pelo Exportador ou Embarcador, tendo sido entregue ao Transportador Marítimo para transporte já devidamente fechado/lacrado com o Selo mencionado.

O Mapa de Desunitização de Container nº 2420/93, elaborado pela Divisão de Controle Aduaneiro - SUPCAD/PORTO, da Alfândega do Porto de Manaus, acostado às fls. 12 dos autos, informa que o Lacre de origem nº 197020 encontrava-se PERFEITO quando da desunitização da carga em Manaus.

Temos, portanto, que o Transportador Marítimo recebeu um CONTAINER, sendo esta a unidade de carga a ser considerada, dizendo conter tal mercadoria, entregando-o no destino em perfeito estado com relação à inviolabilidade.

É fora de dúvida, portanto, que o Transportador cumpriu o Contrato de Transporte que consiste no Conhecimento de Embarque supra-mencionado.

Não procede a argumentação contida da R.Decisão recorrida, de que as cláusulas apostas no referido Conhecimento, indicativas da modalidade do transporte, sejam simples convenções particulares, não podendo ser opostas à Fazenda Pública para modificar a definição legal do sujeito passivo, conforme estabelecido no art. 123 do C.T.N.

Tais cláusulas, "data venia", são muito mais que isso. Elas decorrem de Acordos Internacionais, estabelecidos em Conferências Internacionais de Fretes e são reconhecidas e acatadas mundialmente no ramo do comércio marítimo.



Enquadram-se, tais cláusulas, perfeitamente nas disposições do art. 98 do mesmo C.T.N., que assim estabelece:

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

E nem precisaríamos ir tão longe para buscarmos supedâneo legal para a argumentação estampada no Recurso de que se trata.

A própria legislação brasileira, específica sobre a unitização de carga - caso dos Containers -, nos dá suporte para a exclusão da responsabilidade do Transportador no presente caso.

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, assim estabelece:

"Art. 200. - 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;

....."

É exatamente o que acontece no presente caso. O Exportador ou Embarcador entregou ao Transportador, no porto de origem, um Container já devidamente consolidado e lacrado, para transporte até Manaus. Quando da sua desunitização, após a descarga, constatada a integridade do lacre de origem, foi apurada a falta de mercadoria.

Está perfeitamente configurada, neste caso, a hipótese prevista no dispositivo legal ora transcrito, ou seja, "erro ou negligência do exportador ou embarcador", no que se refere à quantidade de carga colocada no Container antes do embarque.

Não há como, portanto, sustentar-se a responsabilidade da Recorrente pela falta apurada e, conseqüentemente, pelo crédito tributário lançado.

Invoco, finalmente, as disposições do art. 478 (caput) do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº. 91.030/85, que assim estabelece:



"Art. 478 - A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadorias será de quem lhe deu causa (Decreto-Lei nº 37/66, art 39, § 1º)."

(grifos meus)

Nada mais lógico e óbvio na elaboração do referido texto legal, que se aplica plenamente ao presente caso. Não seria possível atribuir-se responsabilidade tributária por falta ou avaria de carga, ou por qualquer outra infração da legislação, a quem não cometeu infração alguma.

Está evidenciado, neste caso, que o erro ou negligência praticada, que decorreu da falta de mercadoria apurada neste processo, foi cometida pelo Embarcador ou pelo Exportador, na origem.

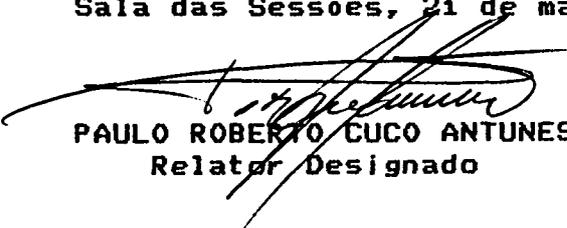
É perfeitamente lógico que o Fisco pretenda obter, em nome da Fazenda Nacional, a indenização devida, de conformidade com o disposto no parágrafo único, do art. 60, do Decreto-lei nº. 37/66.

Todavia, tal indenização deverá ser perseguida junto a outrem e não do Transportador Marítimo.

Em tais casos, entendo que o Importador - Consignatário da Carga, é quem deve suportar os prejuízos decorrentes de tais erros e/ou negligências dos seus Exportadores ou Embarcadores no exterior, haja vista que as "mãos" do Fisco dificilmente alcançaria tais infratores em outros Países. Caberia ao Importador, por sua vez, adotar as providências cabíveis para ressarcir-se de seus prejuízos junto aos mesmos Infratores.

Por todo o exposto e coerentemente com a farta jurisprudência já firmada neste Colegiado a respeito da matéria, inclusive confirmada por inúmeras Decisões da E.Câmara Superior de Recursos Fiscais, voto no sentido de dar integral provimento ao Recurso ora em exame.

Sala das Sessões, 21 de março de 1995.


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Relator Designado

V O T O V E N C I D O

O recurso em pauta, no mérito, versa apenas sobre uma matéria: a mercadoria ter sido transportada em "container" sob a cláusula "house to House", tendo o mesmo sido descarregado com o lacre de origem intacto.

Tal cláusula, no meu entender, tem por objetivo, entre outros, o de facilitar as transações comerciais internacionais entre os envolvidos nas mesmas, ou seja, exportador, importador e transportador, os quais estabelecem uma série de direitos e deveres a serem observados.

A Lei n. 6.288, de 11 de dezembro de 1.975, ao dispor 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.

Citada lei conceituou o que é um "container" e esclareceu que o mesmo é sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador, nunca uma embalagem (arts. 2. e 3.).

Em seu art. 19, dispôs que o transportador é responsável pelas perdas e danos às mercadorias desde seu recebimento até sua 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 n. 6.288/75 foi regulamentada pelo Decreto n. 80.145, de 15 de agosto de 1977.

Este Decreto, em seu Capítulo VII - Da Responsabilidade Legal -, no 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 artigo 123, afasta a possibilidade de convenções entre particulares ilidirem a responsabilidade pelo pagamento de tributos.

O Decreto-lei n. 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 n. 91.030/85, em seu art. 476, define o objetivo da Conferência Final de Manifesto e o método para sua realização e, em seu art. 478, finaliza, "verbis":

"Art. 478: ...Omissis...

Parágrafo 1.: Para efeitos fiscais é responsável o transportador quando houver:

I : ...Omissis...
...Omissis...

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

No recurso em pauta, como não houve violação do lacre de origem até o momento da desova do "container", não haveria qualquer possibilidade de se responsabilizar o depositário pela falta apurada.

Além do que, face a todos os dispositivos legais citados, a conclusão a que se chega é a de que, aquele que aceitou e recebeu, em um acessório de seu veículo ("container"), mercadoria irregularmente estufada, a ele cabe a responsabilidade, perante a Fazenda Nacional, pelo tributos e demais encargos, decorrentes das irregularidades constatadas.

Pelo exposto, considerando os dados dos autos, conheço o recurso por tempestivo para, no mérito, negar-lhe provimento.

Sala das sessões, em 21 de março de 1995.

Em Chieriegatto

ELIZABETH EMILIO DE MORAES CHIEREGATTO - Relatora



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL

Processo nº: 10283.008004/93-33

Recurso nº: 116.868

Acórdão nº: 302.32.965

Interessado: Wilson Sons S/A Comércio Ind. e Ag. de Navegação

A Fazenda Nacional, por seu representante subfirmado, não se conformando com a R. decisão dessa Egrégia Câmara, vem mui respeitosamente à presença de V.Sa., com fundamento no art. 30, I, da Portaria MEFP nº 539, de 17 de julho de 1992, interpor RECURSO ESPECIAL para a EGRÉGIA CÂMARA SUPERIOR DE RECURSOS FISCAIS, com as inclusas razões que esta acompanham, requerendo seu recebimento, processamento e remessa.

Nestes Termos
P. deferimento.

Brasília-DF, 31 de julho de 1995

Cláudia Regina Gusmão
CLÁUDIA REGINA GUSMÃO
Procuradora da Fazenda Nacional



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL

Processo nº: 10283.008004/93-33

Recurso nº: 116.868

Acórdão nº: 302-032.965

RP/302-0.594

Interessado: WILSON SONS S/A COMÉRCIO E IND. E AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO

Razões da Fazenda Nacional

EGRÉGIA CÂMARA SUPERIOR DE RECURSOS FISCAIS

A Colenda Câmara recorrida, por maioria de votos, houve por bem dar provimento ao recurso da interessada, em Acórdão do seguinte teor:

"FALTA DE MERCADORIA - RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA. Transporte em "container", sob condições "HOUSE TO HOUSE", e/ou com cláusula no conhecimento "SAID TO CONTAIN", descarregado no porto de destino, comprovadamente, com selo (lacre) de origem intacto. Não responde o transportador Marítimo por crédito tributário decorrente de qualquer falta de mercadoria apurada quando da desunitização do "container", conforme disposto no art. 20 da Lei nº 6.288/75 e no art. 478 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85. Recurso ao qual se dá provimento."

2. O acórdão recorrido merece reforma, porquanto adota linha interpretativa não aplicável ao caso em comento, cuja apreciação mais acertada encontra-se no lúcido ato decisório proferido pela autoridade de primeiro grau.

3. Com efeito, as convenções particulares não podem ser opostas à Fazenda para fins de exclusão de responsabilidade. A Lei nº 6.288/75 dispõe em seu art. 3º que o "container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem da mercadoria, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador." O art. 19 determina que a "empresa transportadora será responsável pelas perdas e danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega". Complementando o raciocínio o art. 32 diz 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 conferência final de manifesto (RA art. 476), destina-se a constatar falta ou acréscimo, de volume ou mercadoria entrada em território aduaneiro. Em seguida o art. 478, § 1º, VI, do RA esclarece que para efeitos fiscais é responsável o transportador quando houver - falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel, manifestados. Assim a responsabilidade só pode recair sobre aquele que aceitou e recebeu, em



MINISTÉRIO DA FAZENDA
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL

2

acessório do seu veículo mercadoria estufada irregularmente, considerando que o lacre não foi violado excluindo, dessa forma, a responsabilidade do depositário.

4. Dado o exposto, e o mais que dos autos consta, espera a Fazenda Nacional o provimento do presente recurso especial, para que seja restabelecida a decisão monocrática. Adotando ainda, como complemento das razões a lúcida declaração de voto da Conselheira Elizabeth Emilio Moraes Chieregatto, voto vencido no exame da matéria.

5. Assim julgando, esta Egrégia Câmara Superior, como costumeiro brilho e habitual acerto, estará saciando os mais autênticos anseios de
Justiça!

Brasília-DF, 31 de julho de 1995

Cláudia Regina Gusmão
Cláudia Regina Gusmão
Procuradora da Fazenda Nacional

VOTO VENCIDO

O recurso em questão, quanto ao mérito, versa sobre apelas sobre uma matéria, que aqui será subdividida em alguns itens:

- a) transporte de mercadoria em container sob a cláusula "house to house" e "shipper's load & count", descarregado com os lares em perfeitas condições, intactos sem indício de violação";
- b) falta apurada no momento da desova do container, não tendo havido ressalva nem protesto do depositário quando da descarga, conforme disposto no Decreto-lei nº 116/67 e art. 479, parágrafo único, do R.A.
- c) aplicação, pela autoridade de primeira instância, do art. 478, § 1º, inciso VI do R.A.;
- d) não existir prejuízo à Fazenda Nacional, vez que a mercadoria destinava-se à Zona Franca de Manaus, estando portanto, isenta de tributos;
- e) não conhecimento por parte do transportador do exato conteúdo dos volumes existentes no container, face às cláusulas sob as quais o mesmo foi transportado, não podendo, no caso, ser considerada a quantidade de volumes manifestados no Conhecimento de Embarque.

Inicialmente, vale salientar que, nas transações comerciais internacionais, tem-se procurado adotar parâmetros que facilitem os procedimentos desenvolvidos e delimitem as responsabilidades dos envolvidos, no caso de avarias ou faltas, procurando diminuir conflitos entre os diversos interessados. São assim estabelecidos direitos e deveres a serem observados, considerando-se as legislações internacionais dos países e as práticas comerciais usuais.

Em consequência, ao firmarem contratos, exportadores e transportadores estabelecem cláusulas que facilitem a efetivação da remessa, entre as quais podemos citar as "house to house" e "house to pier", dentre outras.

A lei nº 6288/75 estabeleceu critérios sobre a unificação, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, com o objetivo de equacionar os problemas na área de transporte, a nível nacional.

Em seu art. 3º, a referida Lei dispõe que "o container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador".

Em seu art. 19, o citado diploma determina que "a empresa transportadora será responsável pelas perdas e danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega".

Finalmente, em seu art. 32, encontra-se explícito 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 referida lei dispõe ainda sobre aspectos referentes à exoneração de responsabilidade do transportador, aos procedimentos a serem realizados em casos de avarias e às prescrições e nulidades, entre outras matérias.

Verifica-se, portanto, que houve toda uma preocupação em se manter um equilíbrio entre as partes interessadas, dentro, principalmente, dos Direitos Civil e Comercial.

A Lei nº 6288/75 foi regulamentada pelo Decreto nº 80145/77 o qual, em seu art. 34 (capítulo VII - Da Responsabilidade Legal), determina claramente que "as normas deste capítulo não se aplicam às determinações da responsabilidade fiscal que regem pela legislação tributária".

Esta determinação não pode ser questionada, uma vez que o Código Tributário Nacional, (Lei 5172/66), lei complementar, portanto de hierarquia superior à lei ordinária, estabelece em seu art. 123 que "salvo disposições de lei em contrário, as convenções particulares relativas à responsabilidade pelo pagamento de tributos, não podem ser opostas à Fazenda Pública, para modificar a definição legal do sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes".

O Decreto-Lei 37/66, em seu art. 60, parágrafo único, dispõe que "o dano ou a avaria e o extravio são apurados em processo, na forma que prescrever o regulamento, cabendo ao responsável, assim reconhecido pela autoridade aduaneira, indenizar à Fazenda Nacional do valor dos tributos que, em consequência, deixarem de ser recolhidos".

O Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 91030/85, em seu art. 476, determina que "a Conferência Final de Manifesto destina-se a constatar falta ou acréscimo, de volume ou mercadoria entrada em território aduaneiro, mediante confronto do manifesto com os registros de descarga".

O art. 478 do referido documento legal finaliza, em seu § 1º, inciso VI, que "para efeitos fiscais é responsável o transportador quando houver - falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel, manifestados".

Desta forma, no processo em análise, não se pode responsabilizar o depositário, uma vez que não houve violação do lacre original, até o momento da desova, o que ficou comprovado pelo fato do container ICSU 134836-0 não constar, no Termo de Avaria na descarga, conforme declaração do autuado e da autoridade de primeira instância.

Não se pode, ainda, responsabilizar o importador, uma vez que foram desembarçados e recebidos apenas 569 volumes, dos 573 manifestados.

Em consequência e com fundamento no art. 32 da Lei nº 6288/75, no art. 34 Decreto nº 80145/77, no art. 123 do CTN, no art. 60 do Decreto-lei nº 37/66 e nos artigos nºs 476 e 478 do R.A., aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, só poderá ser responsabilizado perante a Fazenda Nacional aquele que aceitou e recebeu, em acessório de seu veículo, mercadoria estufada irregularmente.

Naquilo que se refere ao Decreto Lei nº 116/67, cum pre lembrar que o referido ato legal versa sobre responsabilidade civil entre as partes envolvidas, não podendo se extrapolar à "responsabilidade tributária".

Finalmente, em relação à argumentação de que "não houve prejuízo à Fazenda Nacional, uma vez que a mercadoria, destinada à Zona Franca de Manaus, estava isenta de tributos", prevalece o disposto no art. 481, §3º, do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo

Decreto nº 91.030/85, verbis:

Art. 481 : Observado o disposto no art. 107, o valor dos tribu-
butos referentes à mercadoria avariada ou extravia-
da será calculado à vista do manifesto ou dos docu-
mentos de importação".

§ 1º : omissis ...
 omissis ...

§ 3º : No cálculo de que trata este artigo, não será
considerada isenção ou redução que beneficie
a mercadoria.

Face ao exposto, nego provimento ao recurso.
Sala das Sessões, em 27 de janeiro de 1992.

Elizabeth Moraes Chierégatto

ELIZABETH EMÍLIO MORAES CHIERÉGATTO - Relatora