



MINISTÉRIO DA FAZENDA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS
TERCEIRA SEÇÃO DE JULGAMENTO

Processo nº 10711.000068/2004-68
Recurso nº 140.211 Voluntário
Acórdão nº 3102-00.255 – 1ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 21 de maio de 2009
Matéria Aduana
Recorrente TUSCOR-LLOYDS SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.
Recorrida FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO - II

Data do fato gerador: 15/12/2003

FALTA DE MERCADORIA IMPORTADA. RESPONSABILIDADE.
TRANSPORTADOR.

Mercadoria transportada em container" sob cláusula "House to pier",
descarregado sem ressalva sobre violação de lacres ou de outros dispositivos
de segurança.

A falta, acaso verificada, nesses casos, não pode ser atribuída ao
transportador que recebeu o cobre de carga já devidamente ovado e lacrado.

Recurso Voluntário Negado.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por maioria de votos, negar provimento
ao recurso voluntário. Vencidos os Conselheiros Luciano Lopes de Almeida Moraes, Relator,
Beatriz Veríssimo de Sena e Marcelo Ribeiro Nogueira. Designado para redigir o voto a
Conselheira Mércia Helena Trajano Damorim.


Mércia Helena Trajano Damorim - Presidente e Redatora-Designada


Luciano Lopes de Almeida Moraes – Relator

EDITADO EM: 25/06/12

Participaram do presente julgamento os Conselheiros Mércia Helena Trajano Damorim, Ricardo Paulo Rosa, Corinho Oliveira Machado, Luciano Lopes de Almeida Moraes, Marcelo Ribeiro Nogueira, Beatriz Veríssimo de Sena, Rosa Maria de Jesus da Silva Costa de Castro e Judith do Amaral Marcondes Armando.

Relatório

Por bem descrever os fatos relativos ao contencioso, adoto o relato do órgão julgador de primeira instância até aquela fase:

Trata o presente processo de notificação de lançamento lavrada para consituição de crédito tributário no valor de R\$ 6.253,98 referente a imposto de importação, imposto sobre produtos industrializados e multa prevista no art. 628, III, "d", do Decreto 4.543/2002, combinado com o artigo 64, § 3º da Medida Provisória nº 135/2003.

Depreende-se dos autos que, após vistoria aduaneira realizada a pedido do importador, ficou constatado extravio de mercadorias registradas no conhecimento de carga nº J00031957, sendo atribuída responsabilidade ao transportador internacional.

Observa-se do termo de vistoria aduaneira que, da carga manifestada com peso de 1.000 kg, o termo de avaria registrou o peso de 328 kg, o mesmo peso constatado quando da vistoria (fl.02).

O depositário alegou isenção de responsabilidade pois teria registrado a divergência de peso, por ocasião do recebimento da mercadoria, no termo de avaria nº 5762/2003 (v. fl. 07-v).

Regularmente cientificado (AR à fl. 9-v) a interessada apresentou impugnação tempestiva à fl. 12, anexando documentos às folhas 13 a 25.

A interessada apresentou impugnação conjunta para dois processos distintos, porém de mesma matéria.

Alega que os conhecimentos de embarque foram instruídos pelo exportador de acordo com os documentos que anexa.

Informa que, conforme relatório de desunitização do depositário, o mesmo acatou o peso, após recepção e conferência da mercadoria. Anexa cópia do dito relatório.

Alega que a responsabilidade pelo extravio não é sua e sim de outra empresa.

Na decisão de primeira instância, a Delegacia da Receita Federal de Julgamento de Florianópolis/SC indeferiu o pleito da recorrente, conforme Decisão DRJ/FNS nº 10.086, de 29/06/2007, fls. 27/30:

Assunto: Imposto sobre a Importação - II

Data do fato gerador: 15/12/2003

Processo nº 10711.000068/2004-68
Acórdão n.º 3102-00.255

S3-CIT2

Fl. 2

92

A

*VISTORIA ADUANEIRA. EXTRAVIO. TRANSPORTADOR.
RESPONSABILIDADE. MERCADORIA MANIFESTADA.*

A responsabilidade por extravio de mercadoria regularmente manifestada, constatado em procedimento de vistoria aduaneira, para efeitos fiscais, é do transportador.

Lançamento Procedente.

Às fls. 31/v o contribuinte foi intimado da decisão supra, motivo pelo qual apresenta Recurso Voluntário de fls.45/88, tendo sido dado, então, seguimento ao mesmo.

É o Relatório.

Voto

Conselheiro Luciano Lopes de Almeida Moraes, Relator

O recurso é tempestivo e dele tomo conhecimento.

Discute-se nos autos a responsabilidade do transportador em face de extravio de mercadorias em processo de importação pela modalidade de “house to pier”.

Relevante ressaltar que não se discute a situação dos Containers envolvidos, as suas condições de transporte - “House to House” e “House to Pier”, muito menos a ocorrência de avarias.

Pelo contrário, o que se discute, a título de “avarias”, é somente o fato do container ter sido descarregado com peso a menor e a respectiva responsabilidade do transportador.

A matéria não é nova neste Conselho, já tendo diversas decisões no sentido de que o transportador, nestes casos específicos de transporte clausulado “house to pier”, quando o container chega sem apresentar avarias, não enseja a sua responsabilização.

Neste sentido, acolho como fundamento de decidir o voto proferido pelo Conselheiro Nilton Luiz Bartoli no acórdão CSRF/03-04.249, proferido na CSRF em 21/02/2005, posição que espelha meu entendimento sobre o tema:

A matéria não é nova nesta Câmara Superior. Ao contrário, sobre ela muito já se pesquisou, discutiu e decidiu, ensejando a formação de copiosa jurisprudência. Apenas para mencionar, relembro a Decisão estampada no Acórdão nº CSRF/03-01.638, em julgamento do Recurso de Divergência nº. RD/302-0.095, cuja Ementa transcrevo:

"Conferência final de manifesto. Mercadoria transportada em container" sob cláusula "House to pier", descarregado sem

ressalva sobre violação de lacres ou de outros dispositivos de segurança. A falta, acaso verificada, nesses casos, não pode ser atribuída ao transportador que recebeu o cobre de carga já devidamente ovado e lacrado. Recurso de divergência conhecido e provido".

O Voto que norteou a decisão, do então Ilustre Conselheiro JOSÉ FAÇANHA MAMEDE (Relator Designado), assim ensina:

"A divergência apontada está bem caracterizada. O contribuinte trouxe aos autos acórdãos da egrégia Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes onde, à unanimidade, foi reconhecida a não imputabilidade do transportador nos casos de falta de mercadoria transportada em "container" recebido lacrado, a bordo e entregue, no destino, sem ressalvas quanto à violação de lacre ou outros dispositivo de segurança.

Com efeito, não é justo nem razoável querer atribuir culpa ao transportador por falta verificada em cofre de carga que transportou mas que recebeu, a bordo de sua embarcação, devidamente ovado e lacrado pelo exportador, tendo-o entregue intacto, no destino.

Divergências acaso constatadas, nesses casos, só podem ser atribuídas a erro do embarcador ou a conluio entre este e os destinatários. A culpa do transportador, "in casu", só poderia ser concebida se provado o seu envolvimento no aludido conluio. Do contrário, é inteiramente ilógica a sua inculpação.

Ante o exposto, reconhecendo a divergência de

julgados, dou provimento ao recurso, por não reconhecer provada a culpa do transportador no evento apurado."

Igual decisão é encontrada em diversos outros Julgados desta Câmara Superior, como é o caso do Acórdão nº. CSRF/03-01.627, resultante do julgamento do Recurso Especial da Fazenda Nacional nº. RP/301-0.115, cuja Ementa se lê: "FALTA DE MERCADORIA IMPORTADA, apurada em conferência final de manifesto, quando o transporte se deu sob a cláusula "house to house ou house to pier", descaracterizado está a responsabilidade do transportador. Recurso negado".

Compulsando-se, ainda, os arquivos do Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes, constata-se que a mesma matéria foi exaustivamente examinada, discutida e julgada por todas as três Câmaras que a integram, sempre resultando em Decisões favoráveis à tese defendida pelos Contribuintes.

Destacamos, para ilustração, alguns dos inúmeros Acórdãos proferidos pelas Colendas Câmaras mencionadas, como se verifica:

ACÓRDÃO N° 303-23.467 - 3a. Câmara

EMENTA: *Conferência final de manifesto - Falta de volume - Improcedente a exigência do crédito tributário visto que a transportadora entregou à Depositária a carga nas quantidades e condições por ela recebida." (Decisão unânime.)*

VOTO - Cons. Luiz Carlos Nogueira - Relator:

"Entendeu a autoridade singular, para a exigência do crédito tributário apontado no auto de infração, que a recorrente teria a obrigação de entregar a mercadoria no destino nas condições de seu recebimento. Alega a interessada ter recebido o container, já estufado pelos exportadores, devidamente lucrado e selado, desconhecendo o seu conteúdo total. Tal fato não foi refutado na decisão de primeira instância. Se a recorrente recebeu o container lacrado e selado e tendo sido o mesmo recebido pela Depositária sem qualquer ressalva, entendo que a interessada cumpriu com sua obrigação, não podendo, assim, ser responsabilizada por qualquer falta que tenha sido apurada. No meu modo de ver, o que foi transportado pela recorrente, no caso em exame, foi o cofre de carga e não o que estava em seu interior, e o mesmo foi entregue nas quantidades e condições de seu recebimento.

Por outro lado, ao ser aberto o container, e constatada a falta, deveria ter sido lavrado o competente Termo de Avaria, que não foi feito."

ACÓRDÃO N.º 302-29.975 - 2a. CÂMARA

EMENTA: *FALTA DE MERCADORIA estrangeira transportada em "container" descarregado intacto, sem ter constado de Termo de Avaria, e coberto por Conhecimento de Carga emitido com as ressalvas "shipper's load and count" (estivado por conta do embarcador) e "said to contain" (dizendo conter). Caso em que não ficou caracterizada a responsabilidade fiscal imputada à empresa transportadora por extravio de mercadoria nele estivada."*

VOTO - Cons. Luiz Carlos Nogueira - Relator:

"A decisão recorrida admite ter sido o "container" descarregado sem qualquer avaria. Através do acórdão n.º 26.545 desta 2a. Câmara, foi excluída a responsabilidade do transportador, quanto ao tributo, quando a mercadoria é transportada sob a cláusula "House to house". No presente caso, o documento de fls. 8 confirma a alegação da recorrente de que o transporte se fez sob a condição "house to house". Por sua vez, a autoridade aduaneira não negou esse fato, porquanto o abordou, mas com entendimento diverso do pretendido pela recorrente. Assim é que a cláusula "house to house" estipula que é o exportador quem acondiciona a mercadoria no "container" e lacra-o. É o "container" entregue diretamente ao importador, que abre-o e descarrega a mercadoria. Não há qualquer interferência do transportador, que, no caso de falta ou extravio, não responde pelo dano.

Nestas condições e em conformidade com o entendimento que tem sido unânime desta Câmara, dou provimento ao recurso."

ACÓRDÃO N.º 301-25.805 - 1a. CÂMARA

EMENTA: *FALTA DE MERCADORIA estrangeira acondicionada em cofre de carga descarregado intacto, sem ressalva em Termo de Avaria e sob as cláusulas "house to house" e "house to pier". Caso em que não ficou caracterizada a responsabilidade do transportador pelo extravio da mercadoria nele contida. Recurso provido." (Decisão da maioria).*

VOTO - Cons. Hamilton de Sá Dantas - Relator:

"A matéria em julgamento nesta Câmara, embora aqui seja recente a sua incidência, em termos de apreciação, não o é, entretanto, na egrégia segunda Câmara deste mesmo Conselho e na Colenda Câmara Superior de Recursos Fiscais, que, em hipóteses como a presente nestes autos, entendem que nas importações em que constem cláusulas "Said to Contain", "House to House", "Shipper Load and Stowed Count", "House to Pier", quando o transporte se processou ao amparo de tais garantias, isto é, mercadorias estufadas pelo exportador e/ou expedidor, sem a participação do transportador, não há que se falar em responsabilidade deste último (transportador) pela falta ou avaria, ao fundamento ou pressuposto de que a mercadoria tida como faltante não foram efetivamente embarcadas na origem. Em inúmeros julgados, aliás, a Segunda Câmara vem reiterando o entendimento de que, a falta de mercadoria estrangeira transportada em contêiner, com tais cláusulas, descarregado intacto, sem que tenha havido Termo de Avaria, inviabiliza a responsabilidade do transportador. Cito, como ilustração, dentre outros, os acórdãos de nºs 302-31.172, 302-31.167, 302-31.146, 302-31.044, 302-31.029, 302-31.047, 302-30.944 e 302-30.926. Os arestos em tela tratam de contêiners descarregados com lacres, cadeados e equipamentos de segurança sem qualquer violação e, por consequência, responsabilidade do transportador, isso tudo após diligência feita às diversas repartições de origem para que informassem se houvera termos de avaria. Inexistentes, o Colegiado em questão excluiu toda e qualquer responsabilidade tributária do transportador.

Aqui, igualmente, a situação fática se repete, uma vez que não consta termo de avaria demonstrando qualquer violação no lacre, selo ou cadeado de

segurança dos contêiners, o que, em essência, revela a integridade dos dispositivos de segurança daqueles cofres de carga. Isto posto, com fundamento nos arts. 30, inciso I e 51, do Decreto nº 80.145/77, cumulados com os arts. 478 e 480, §2º, do Decreto nº 91.030/85, e, considerando, ainda, que nesse sentido é o entendimento jurisprudencial da egrégia Segunda Câmara e da Câmara Superior de Recursos Fiscais, o que se coaduna com o meu modo de entender, dou, assim, integral provimento ao recurso voluntário da recorrente." Este, portanto, é o entendimento que vem norteando, ao longo de muitos anos, as Decisões da maioria dos integrantes das diversas Colendas Câmaras do Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes, bem como desta Câmara Superior de Recursos Fiscais, a respeito da matéria aqui sob exame. Buscando maiores subsídios para também atingir o necessário entendimento aplicável ao deslinde

da controvérsia, constatei que as cláusulas inseridas nos Conhecimentos de Transporte, dos tipos: "House to House"; "House to Pier"; "Shippers Load Stowed and Count"; "Said to Contain", são, efetivamente, Denotativas das condições em que as mercadorias são dadas a transportar, na origem, pelos Exportadores e/ou Embarcadores, objetivando a fixação do preço do frete, que varia em decorrência de diversos fatores (cubagem, valor envolvido, etc.) incluindo-se, ainda, a questão da minimização da operação de carregamento e descarregamento (maior ou menor manuseio) e dos riscos de danos (extravio e avaria) durante a viagem. Tais cláusulas ou convenções fazem parte dos usos e costumes que norteiam o transporte internacional de cargas, tanto assim que integram as Tarifas Internacionais de Fretes, estabelecidas em Acordos ou Convenções Internacionais das quais o Brasil participa, ratificando as respectivas Tarifas. Tomamos, como paradigma, a Tarifa nº 4 (FMC. Nº 31) da "INTERAMERICAN FREIGHT CONFERENCE - SECTION "C" (Conferência Inter-Americana de Frete - Seção C), efetivada em 1º de fevereiro de 1988, página 98, onde encontramos o seguinte trecho (em idioma original), segundo impressão feita no Brasil:

RULES AND REGULATIONS

SECTION RULE 30 CONTAINER TRAFIC: (CONT 'D)

II - CONTAINERS OWNED OR RENTED BY THE CARRIERS

A - HOUSE TO HOUSE TRAFIC

1 - Container cargo to be packed by shipper, supplier, or their agent at their expense and unpacked by the importer, consignee, or their agente at their expense. Shipper to furnish carrier when delivering a loaded and sealed container, a list of contents in the container, showing description of de goods and the gross weight and measurement of de contents thereof, and carrier will accept same as "shipper's load and count" and bill of lading shall be so cloused. The required list must be furnished to the carrier prior to issuance of the bill of lading but not later than one working day prior to the vessel's sailing from port of loading, otherwise the container will be freighted based upon the inside measurements of the container and will be treated with as provided in Rule 2f, 2h, Tule 4, 5 and 12 and all other applicable rules of this tariff, without reference to container freight rules."

O texto acima se traduz, livremente:

REGRAS E REGULACOES DA SECAO

REGRA 30 TRAFEGO DE CONTAINERS (CONT 'D)

II - CONTAINERS PROPRIOS OU ALUGADOS PELOS TRANSPORTADORES

A - TRAFEGO CASA A CASA

1 - Container de carga para ser empacotado pelo exportador, representante ou seu agente a suas custas e desovado pelo importador, consignatário, ou seus agentes a suas custas. O exportador fornece ao transportador quando liberado um carregamento e o container selado, uma lista do conteúdo do container, mostrando descrição das mercadorias e o peso bruto e as medidas que tem o conteúdo, e o transportador aceitará o mesmo como "embarcado por conta do exportador" e o bill of lading será então clausulado. A lista requerida deve ser fornecida ao transportador antes para emissão do bill of lading mas não mais tarde que o dia anterior de trabalho para saída do navio do porto de embarque, caso contrário o container será fretado baseado nas medidas interiores do container e será tratado como proporcionado nas Regras 2f, 2h, Regra 4, 5 e 12 e todas as outras aplicáveis regras dessa tarifa, sem referência a regras de frete para container."

Tendo-se como exemplo essa modalidade - "house to house", que se traduz para "casa a casa", denota-se que a mercadoria é estufada ou consolidada no interior de um cofre de carga (Container) por conta e risco do expedidor ou exportador, em dependências próprias, sem qualquer participação do transportador, que recebe o mesmo Container a bordo, já devidamente consolidado e lacrado pelo mencionado expedidor ou exportador. Daí porque os Exportadores, assim como os destinatários (Importadores) aceitam que o transportador insira nos respectivos Conhecimentos as expressões: "Shipper's Stow, Lodal and Count"; "Said to Contain", ou assemelhados. Nesta modalidade (Casa a Casa), corre por conta do Importador ou Consignatário as operações de desestufagem ou desconsolidação (desova) do cofre de carga, também sem interferência do transportador. Não são tais cláusulas, certamente, oponíveis à Fazenda Nacional para modificação da definição dos sujeitos passivos das obrigações tributárias, até porque elas não possuem tais objetivos. Porém, sem dúvida alguma, devem ser levadas em consideração quando se busca, com correção, a responsabilidade por danos, extravios, etc. da mercadoria, para fins tributários.

Nesta ordem de idéias, vemos a importância de um dispositivo legal que não foi abordado na Apelação ora em exame. É o caso do disposto no art. 478, do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Dec. 91.030/85, que determina:

"Art. 478 - A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa (Decreto-lei n° 37/66, artigo 39, §1º)." (Grifos meus)

Denota-se, assim, que o legislador sabiamente demonstrou sua preocupação em não atribuir responsabilidades aleatoriamente, ou seja, a qualquer um dos vários elementos que participam das diversas etapas dos transportes internacionais de carga, sem que ficasse claramente demonstrado o causador do dano (avaria ou extravio de mercadoria).

É na própria Lei n° 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", que encontramos, em seu art. 20, situações claras e precisas em que o transportador não pode receber a pecha de causador de dano ou extravio, para os efeitos do mencionado art. 478 do R.A., senão vejamos:

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;

II - cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III - ausência ou inadequação da embalagem;

IV - vício próprio da mercadoria;

V - manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias em container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII - greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transportes, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso de energia nuclear.

Assim, em que pese os dispositivos da referida Lei não serem oponíveis à Fazenda Nacional para fixação do sujeito passivo da obrigação tributária, as hipóteses enfocadas no seu acima mencionado artigo 20 são, por lógica e coerência, denotativas de situações em que o transportador não tenha dado causa a avarias e extravios decorrentes.

Há alguma dúvida, à luz, exclusivamente, das legislações fiscal e aduaneira brasileira, de que o transportador não pode ser responsabilizado, tributariamente, por falta e/ou avaria de mercadoria, em decorrência: De erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário da mercadoria?

Da ausência ou inadequabilidade da embalagem? De vício próprio da mercadoria? De manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container, executadas diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos? De estar a mercadoria em container que não esteja sob seu controle (Exemplo: já entregue à entidade portuária - Depositária)? De greves, lock-outs ou dificuldades opostas aos serviços de transportes, de caráter parcial ou total, por qualquer causa, não envolvendo seus empregados ou prepostos? De explosões nucleares ou quaisquer acidentes decorrentes do uso

de energia nuclear, não envolvendo suas atividades, seus empregados e prepostos?

É evidente e de meridiana clareza que, independentemente do campo de incidência da lei, os fatores acima enumerados tornam-se excludentes da responsabilidade tributária do transportador, pois que caracterizam a sua não participação no evento que ocasionou a avaria ou extravio de mercadoria - NÃO LHE DEU CAUSA.

Ora, sendo certo que o transportador marítimo, aqui representado pelo seu Agente - responsável solidário - recebeu para embarque um cofre de carga (Container), já devidamente estufado (consolidado) e lacrado pelo expedidor (exportador ou embarcador), fato atestado no Conhecimento de Transporte pelas cláusulas nele inseridas; se entregue no destino o mesmo Container, em perfeitas condições, sem ressalvas ou protestos de avarias, violações, etc..., torna-se também evidente, que NÃO DEU CAUSA ao extravio de mercadoria de que se trata, apurada em conferência final de manifesto.

Duas, no caso, são as hipóteses que podem ter ocorrido no caso sob exame, a saber:

a) erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário:

Nesta situação, ou o exportador/embarcador estufaram o Container com menor quantidade de mercadoria ou o destinatário (importador) declarou mercadoria a maior.

Deve, em qualquer das hipóteses, responder tributariamente o importador, que se haverá dos prejuízos junto ao seu exportador/expedidor.

b) estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador:

É o caso em que o Container tenha sido violado e subtraída a mercadoria após a descarga e entrega à entidade portuária - Depositária.

Ante o exposto, voto por dar provimento ao recurso interposto, prejudicados os demais argumentos.

Luciano Lopes de Almeida Moraes

Voto Vencedor

Conselheiro Mércia Helena Trajano D'Amorim, Redator Designado

De acordo com os fatos nos autos, observa-se que houve procedimento de vistoria aduaneira.

A vistoria aduaneira destina-se a verificar a ocorrência de avaria ou de extravio de mercadoria estrangeira entrada no território aduaneiro, a identificar o responsável e a apurar o crédito tributário dele exigível, nos termos do art. 581 do Decreto nº 4.543/2002-Regulamento Aduaneiro/2002, vigente à época.

Cabe ao depositário, logo após a descarga de volume avariado, ou a constatação de extravio, registrar a ocorrência em termo próprio, disponibilizado para manifestação do transportador, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, conforme o art. 583 do RA/2002.

O fiel depositário, quando da descarga, registrou termo de avaria, informando o peso divergente que coincidiu com o peso constatado quando do procedimento de vistoria. Tal peso (328 kg) diverge substancialmente do peso registrado no conhecimento de carga (1.000 kg); o que o resguardou de qualquer atribuição de responsabilidade pela falta de mercadorias.

E, mais, nos termos do art. 45/RA, em caso de divergência entre o manifesto e o conhecimento, prevalecerá este, ou seja, do conhecimento de carga.

Enfim, a mercadoria procedente do exterior, transportada por qualquer via, será registrada em manifesto de carga ou em outras declarações de efeito equivalente, de acordo com o art. 39/RA. Logo é de responsabilidade do transportador os dados fornecidos em documento de sua emissão, em especial a informação relativa ao peso da mercadoria, que nesse caso, foi formalmente declarado como sendo 1.000 kg. Registre-se que a recorrente não apresentou prova de que a carga teria embarcado na origem com peso diferente daquele informado nos documentos.

O Regulamento Aduaneiro dispõe, em seu artigo 592, *in verbis*:

*Art. 592. Para efeitos fiscais, é **responsável o transportador** quando houver:*

I - substituição de mercadoria após o embarque;

II - extravio de mercadoria em volume descarregado com indício de violação;

III - avaria visível por fora do volume descarregado;

*IV - **divergência, para menos, de peso ou dimensão do volume em relação ao declarado no manifesto, no conhecimento de***

carga ou em documento de efeito equivalente, ou ainda, se for o caso, aos documentos que instruíram o despacho para trânsito aduaneiro;

V - extravio ou avaria fraudulenta constatada na descarga; e

VI - extravio, constatado na descarga, de volume ou de mercadoria a granel, manifestados.

Parágrafo único. Constatado, na conferência final do manifesto de carga, extravio ou acréscimo de volume ou de mercadoria, inclusive a granel, serão exigidos do transportador:

I - no extravio, o imposto de importação e a multa referida na alínea "d" do inciso III do art. 628; e

II - no acréscimo, a multa referida na alínea "a" do inciso III do art. 646. (grifei)

Destarte, como ficou comprovada a divergência, para menos, de peso, em relação ao declarado no conhecimento de carga, deste modo, ao transportador é atribuída responsabilidade para os efeitos fiscais.

Além dos tributos incidentes na importação, a multa está prevista no art. 628, III, "d", do Regulamento Aduaneiro, *in verbis*:

Art. 628. Aplicam-se as seguintes multas, proporcionais ao valor do imposto incidente sobre a importação da mercadoria ou o que incidiria se não houvesse isenção ou redução:

(...)

III - de cinquenta por cento:

(...)

d) pelo extravio de mercadoria, inclusive o apurado em ato de vistoria aduaneira;

(...)

(grifei)

Por fim, ressalto que os acórdãos trazidos para embasamento no voto vencido, são referentes à conferência final de manifesto e no caso presente, houve um procedimento de vistoria aduaneira para apuração da responsabilidade, com ciência do transportador, conforme o termo de vistoria aduaneira, firmado pela autoridade aduaneira e pelos representantes do importador, do transportador e do depositário.,

O art. 589/RA dispõe sobre conferência final de manifesto:

Art. 589. A conferência final do manifesto de carga destina-se a constatar extravio ou acréscimo de volume ou de mercadoria entrada no território aduaneiro, mediante confronto do manifesto com os registros de descarga (Decreto-lei nº 37, de 1966, art. 39, § 1º).

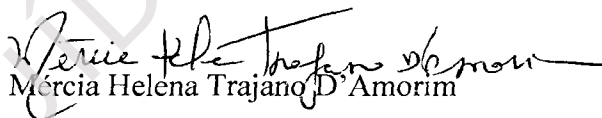
Processo nº 10711.000068/2004-68
Acórdão n.º 3102-00.255

S3-C1T2

Fl. 7

97

Por todo o exposto, nego provimento ao recurso voluntário.


Mércia Helena Trajano D'Amorim



Ministério da Fazenda
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais
Terceira Seção - Serviço de Seção

CARF-MFFL

98
+

Processo nº :

Interessada :

Encaminhe-se o presente processo a(ao) ALF - Porto do Rio
de Janeiro - RJ
para manifestação e demais providências.

Brasília, 22 de agosto de 2012.

Conselho Administrativo de Recursos Fiscais
3ª Seção
1ª Câmara
Ass: _____
Eunice Augusto Mariano
RG 0094473