

RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060  
RECORRENTE : COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO  
RECORRIDA : DRJ/FLORIANÓPOLIS/SC  
RELATOR(A) : PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES

## RELATÓRIO

Contra a empresa acima identificada foi emitida Notificação de Lançamento (fls. 01) com intimação para pagamento, ou impugnação, em 05 dias, de crédito tributário no valor total de R\$ 2.630,26, a título de imposto de importação, que resulta de apuração em procedimento de Vistoria Aduaneira levada a efeito pela Alfândega do Porto do Rio de Janeiro, em carga transportada pelo navio "MV Sea Tiger", aportado em 27/12/2001.

Os detalhes da autuação supra podem ser encontrados no campo OBSERVAÇÕES do Termo de Vistoria Aduaneira acostado aos autos, precisamente às fls. 06 destes autos e que a seguir transcrevemos:

**"Nós, da Comissão de Vistoria, na análise dos fatos, documentos e da mercadoria coberta pelo Conhecimento de Embarque RIO1162245 e fatura comercial M31541, apuramos:**

**1. Trata-se da importação de tinta, Special Yellow Base, referência M6854-17, fabricante DAY-GLO Color Corp., peso bruto manifestado de 1.850 kg, acondicionados em 119 baldes (balde com 30 lbs), que chegaram unitizados no container TTNU2599679.**

**2. Foi lavrado Termo de Faltas e Avarias pela Multiterminais Alfandegados do Brasil (fls. 11), consignando que os 04 paletes que acondicionavam a carga chegaram desfeitos e com galões amassados, rasgados e com vazamento do produto.**

**3. Através das fotos tiradas no momento da desunitização, que são parte integrante deste Termo às fls. 13 a 23 e do que consta da folha de desunitização de container às fls. 12, verificamos haver cargas pesando entre 450 e 700 kg, por cima dos paletes da Cromos, provocando as avarias mencionadas anteriormente.**

**4. Concluimos, então, que o acondicionamento da carga, com sobrecarga de peso sobre os galões de tinta, causou a perda de 41 baldes, correspondendo a aproximadamente 557 kg da mercadoria inservíveis para uso.**

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060

5. Tendo em vista o exposto e considerando o artigo 60, parágrafo único, do Decreto-lei 37/66, regulamentado pelo artigo 478, do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 91.030/85, que de forma clara dispõe que a responsabilidade pelos tributos apurados em relação à avaria ou extravio de mercadoria, será de quem lhe deu causa, e prosseguindo o parágrafo único prevê que para os efeitos legais, é responsável o Transportador quando houver avaria por fora do volume, é do entender desta Comissão, que a responsabilidade pelo recolhimento aos cofres públicos dos tributos devidos, conforme Demonstrativo anexo, é o Transportador, a empresa Cia. Libra de Navegação, CNPJ 42.581.413/0001.57”

Conforme esclarecimentos às fls. 81, a mercadoria, procedente do porto de New York (EUA), foi transportada para o Brasil pelo navio antes indicado, sob a responsabilidade da empresa estrangeira SHIPCO TRANSPORTE INC., representada no país pela Companhia Libra de Navegação (Unicarrier Transportes Internacionais Ltda), ao amparo do Conhecimento de Transporte (Bill of Lading) nº RIO 1162245, cópia fls. 09/10.

Como se denota, a responsabilização da empresa atuada – Cia Libra de Navegação, no presente caso, refere-se a responsabilidade solidária, prevista no Decreto-lei nº 37/66, da qualidade de representante, no país, de transportador estrangeiro.

Regularmente notificada a Atuada apresentou impugnação ao lançamento (fls. 34), argumentando, em síntese, que a mercadoria em questão foi dada a transportar em cofre de carga - CONTAINER, sigla TTNU nº 259967.9, transportado sob condições designadas pela sigla “FCL/FCL”, significando que o transportador recebeu o equipamento (CONTAINER) já ovado (consolidado) e lacrado, lacre este que foi fixado no embarque e constava no porto de destino, como confirmado pelo Termo de Vistoria Aduaneira.

Assevera que, neste caso foi cumprido com êxito o Contrato de Transporte, uma vez que o Container, foi entregue no porto de destino, lacrado.

*Diz, ainda, que*

*4. “O importador da carga do bl máster é um angariador de carga, que por não possuir veículo transportador, contrata o serviço de transporte marítimo para realizar o transporte. Neste caso, considerando a modalidade de transporte, o angariador é o responsável pela ovação da carga no cofre, pela adequação da*



RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060

*embalagem e ainda pela peação, escora e segurança da carga para enfrentar o transporte marítimo.*

*5. Não pode o transportador marítimo ser responsabilizado pelo mau acondicionamento da carga na unidade, que, vale frisar, no Direito Brasileiro é argumentação de excludente de responsabilidade.*

*6. Aquele que angaria e é responsável pelo acondicionamento da carga tem que efetivamente responder pela sua segurança.*

Foram então os autos encaminhados à Delegacia da Receita Federal de Julgamento em Florianópolis – SC, que por sua 2ª Turma de Julgamento, proferiu o Acórdão DRJ/FNS Nº 0.750, de 19 de abril de 2002 (fls. 79/84), assim ementado:

**“Ementa: VISTORIA ADUANEIRA. RESPONSABILIDADE POR AVARIA. TRANSPORTADOR.**

A responsabilidade pelo imposto de importação apurada em relação à avaria de mercadoria estrangeira entrada no território aduaneiro será do transportador, quando este lhe der causa.

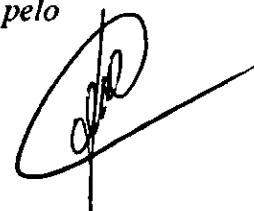
Lançamento procedente”

São, em síntese, fundamentos da Decisão:

- *A interessada reconhece ter atuado como agente marítimo, pois consta do Termo de Vistoria como agente consignatário da operação realizada envolvendo transportador de nacionalidade estrangeira, estando legalmente prevista a sua responsabilidade tributária, sendo parte legítima para figurar no pólo passivo, sujeitando-se às disposições dos arts. 87, II, “c”, e 478 do Regulamento Aduaneiro;*

- *A Comissão de Vistoria fundamentou-se, para efeito de responsabilização do transportador, no Termo de Faltas e Avarias e Folha de Desunitização, ambos lavrados pelo depositário (Multiterminais Alfandegados do Brasil – TRA), em 03/01/2002, em conformidade com o disposto no art. 470 do RA (docs. Fls. 13/14);*

- *Há também o fato do Termo de Faltas e Avarias em comento ter sido assinado pelo transportador, pelo depositário e pela fiscalização aduaneira, o que significa que todas estas partes estavam cientes das anotações de irregularidades apontadas pelo*



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060

*depositário quando da descarga do produto. O transportador teve a oportunidade de discordar das ressalvas. Não o fazendo, tomo-as como verdadeiras.;*

*- A responsabilidade pelos tributos apurados em relação à avaria de mercadoria será de quem lhe deu causa, nos termos do art. 60, parágrafo único do Decreto-lei nº 37/66, regulamentado pelo art. 178 do RA, sendo responsável, para efeitos fiscais, o transportador, quando houver avaria visível por fora do volume, nos termos do § 1º, inc. III, desse mesmo artigo;*

*- Pelo exposto, considero que o volume foi recebido pela depositária já com as devidas ressalvas, não tendo a interessada êxito em desconsiderá-las, nem provado que a avaria deu-se após ou durante a atracação, do que concluo ser incabível acatar suas alegações, conforme mencionadas na impugnação de fls. 34/35, posto que a referida Vistoria Aduaneira louvou-se em documento idôneo, revestido de todas as formalidades extrínsecas e intrínsecas, inclusive com a amênia do transportador, através de seu representante legal.*

A empresa foi notificada da Decisão em 24/06/2002 (AR fls. 88 – verso). Apresentou Recurso, tempestivo, em 23/07/2002, conforme protocolo/recibo às fls. 90.

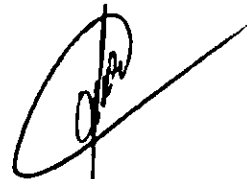
Em suas razões de apelação a Autuada inova, levantando preliminar para discordar dos cálculos do crédito tributário, insurgindo-se contra a taxa cambial aplicada na conversão da moeda negociada.

No mérito, toda a fundamentação se desenvolve em torno dos mesmos argumentos utilizados em primeira instância, ou seja, no sentido de que não pode ser responsabilizado o transportador, por não ter dado causa à avaria apurada.

Insiste no fato de que a mercadoria foi dada a transportar já acondicionada em Container, do qual não teve qualquer participação na sua arrumação, pois que recebido para embarque devidamente lacrado, tendo sido entregue na origem com o mesmo lacre, sem nenhuma ressalva.

Argumenta, em síntese, que:

*- Por ocasião da descarga o cofre apresentava-se sem violações, mantinha o mesmo lacre, ratificando o perfeito cumprimento do contrato de transporte pelo transportador marítimo.*



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060

*- Há que se considerar as condições em que o transportador recebeu a referida mercadoria para transporte e como se encontrava o container indicado como acondicionador dessa mercadoria, ou seja, lacrado e constando no conhecimento de transporte a observação "Said to contain" ou "diz conter". Nesse caso, é inviável imputar-lhe a responsabilidade pela falta ou avaria quando comprovado que não houve violação de lacre ou do container.*

*- Não se pode pretender que o transportador responda pelo conteúdo da unidade que descarregou com seu lacre de origem intacto e que foi transportado debaixo de cláusulas consubstanciais no Direito Brasileiro como excludente de sua responsabilidade.*

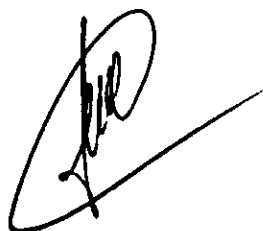
*- O Terceiro Conselho de Contribuintes e a Câmara Superior de Recursos Fiscais, apreciando e decidindo questões como a presente, já estabeleceram entendimento pacífico quanto a não imposição de responsabilidade ao transportador.*

*- Reporta-se aos Acórdãos CSRF/32-31.302 e CSRF/03-02238 (sic).*

Às fls. 100 a Recorrente fez anexar cópia de Guia da Caixa Econômica Federal, referente a depósito realizado no valor de R\$ 998,87, valor este que coincide com os cálculos estampados no documento de fls. 101 - CONSOLIDAÇÃO P/DEPÓSITO RECURSAL NA MOEDA CORRENTE.

Diante disso, foi dado seguimento ao Recurso interposto, vindo os autos a este Colegiado e distribuídos, por sorteio, a este Relator, em sessão realizada no dia 19/03/2003, como notícia o documento de fls. 104, última do processo.

É o relatório.



RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060

### VOTO

O Recurso é tempestivo, reunindo as demais condições de admissibilidade, razão pela qual dele conheço.

Vale dizer, de pronto, que a Decisão recorrida, consubstanciada no Acórdão DRJ/FNS Nº 0.750, de 19/04/2002 (fls. 79/84), é nula de pleno direito, por flagrante preterição do direito de defesa do sujeito passivo, uma vez que nenhuma linha foi usada para enfrentar, efetivamente, os argumentos de defesa da ora Recorrente.

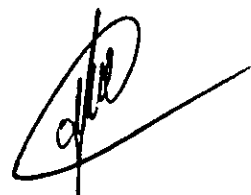
Como já relatado, toda a defesa da Autuada pautou-se no fato de tratar-se de mercadoria transportada em Container, estofado (ovado, consolidado) pelos exportadores ou embarcadores, já recebido lacrado para embarque na origem, entregue no destino com o dispositivo de segurança (lacre) original em perfeito estado e, por tal razão, foi cumprido fielmente o contrato de transporte.

Afirma que não tendo o transportador qualquer responsabilidade pela consolidação da carga no interior do container, o qual foi entregue no destino, nas condições recebidas na origem, não pode ser-lhe atribuída a responsabilidade pelos danos apurados que, consoante atesta o Termo de Vistoria Aduaneira, decorreu exatamente da arrumação da carga no interior do cofre, quando foram colocados volumes de maior peso sobre a referida carga, situação da qual o transportador não tomou parte, não interferiu, nem tomou conhecimento, pois que já recebeu o container devidamente lacrado.

Esta é a situação delineada pelas condições estabelecidas no Contrato de Transporte (Conhecimento Marítimo ou "Bill of Lading"), estampada na sigla "FCL / FCL", que é encontrada no documento acostado às fls. 10, onde também consta consignado o número do Lacre de origem: SL 0033257.

Toda a fundamentação desenvolvida, tanto na autuação quanto na Decisão ora atacada converge para o fato de que foi lavrado Termo de Faltas e Avarias pela depositária, Multiterminais Alfandegados do Brasil, que foi assinado pelo transportador e demais interessados, sem ressalvas.

Acontece que as avarias só foram apuradas na desova (desunitização) do container, situação que nem sempre corresponde à do momento da descarga da mercadoria (container) para o porto, momento em que cessa a responsabilidade do transportador marítimo.



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060

Nada foi falado a respeito das afirmações da Recorrente, desde a Impugnação, de que o cofre de carga descarregou em perfeito estado, com lacre de origem intacto.

Está claramente delineada, no presente caso, a nulidade da Decisão de primeiro grau ora atacada.

É razoável destacar que, embora não se tratando de assunto plenamente pacificado, existe farta jurisprudência emanada das Câmaras deste Terceiro Conselho de Contribuintes sobre tal matéria, bem como diversas decisões proferidas pela E. Câmara Superior de Recursos Fiscais abordando o tema.

A maioria esmagadora desses Arestos estampam entendimento que se coaduna com a tese sustentada pela ora Recorrente.

De fato, como também entende este Relator, não pode o transportador ser responsabilizado por faltas e/ou avarias de mercadorias, decorrentes de erro e/ou negligência dos embarcadores e/ou exportadores, no caso de transporte realizado em containeres, dados a embarcar já devidamente lacrados, não ocorrendo a interferência do transportador no processo de estivagem da carga no container.

Tais situações, como pode ser observada na farta jurisprudência administrativa dominante, se delinea pelas condições expressas nos respectivos Conhecimentos de Transporte, indicadas pelas siglas: "H/H" ("*House to House*") e seu correspondente "FCL/FCL"; "H/P" ("*House to Pier*") e seu correspondente "FCL/LCL", e assemelhados.

Tais siglas também são geralmente acompanhadas das expressões : "STC" ("*Said to Contain*") = Dizendo Conter; "SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT" (Embarcador responsável pela arrumação, estivagem e contagem) e assemelhados.

Caso pudesse este Colegiado, de pronto, decidir o feito favoravelmente ao Contribuinte, aplicando o disposto no art. 59, § 3º, do Decreto nº 70.235/72, certamente que assim o proporia este Relator, sem propor a decretação de nulidade.

Não obstante, existem vários pontos falhos, não convenientemente apurados, que ensejam várias dúvidas e impedem a solução do litígio, como tentaremos demonstrar:

O primeiro aspecto que suscitou dúvidas a este Relator, diz respeito à existência de 02 (dois) Conhecimentos de Transporte, acostados às fls. 09 e 10, emitidos por empresas diferentes - SHIPCO TRANSPORT (B/L Nº RIO1162245) e

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060

*BRAZTRANS LINE* (B/L Nº XFD003181, tratando sobre mercadorias embarcadas no mesmo container: TTNU2599679.

No caso do Conhecimento da SHIPCO, de nº RIO1162245 (fls. 09), ao qual se reporta o Termo de Vistoria Aduaneira de que se trata, está consignado, na **DISCRIMINAÇÃO**, que a carga recebida foi "4 PALLET(S) STC:" - Portanto, **quatro paletes dizendo conter....**

Neste caso, embora exista citação de que a carga estaria vindo no mencionado Container TTNU2599679, parece claro que o transportador recebeu para embarque, exatamente os 04 pallets. A descrição não aponta para o Container, nem indica a recepção de cofre de carga estufado pelos exportadores.

Não obstante, o surgimento do Conhecimento acostado às fls. 10, está aí colocado não se sabe ao certo porque, porém neste caso com a indicação efetiva das condições do Container recebido na modalidade "FCL/FCL".

Outro fator importante diz respeito às condições de carga, no porto, do Container que acondicionava a referida mercadoria.

Segundo a documentação carreada para os autos, principalmente as fls. 12, indica que a descarga do container, **do navio transportador**, ocorreu no dia **27/12/2001**.

Neste momento, (da efetiva descarga) em conformidade com a legislação aplicável à espécie - Decreto-lei nº 116/67, regulamentado pelo Decreto 64.87/69; Decreto-lei nº 37/66 e Regulamento Aduaneiro de 1985 -, encerrou-se a responsabilidade do transportador marítimo sobre a mercadoria envolvida.

Neste caso, a entidade portuária, ou qualquer outro depositário que recebeu o cofre de carga (container) de bordo do navio procedente do exterior, deveria lavrar, de imediato, a competente ressalva (Termo de Avaria), caso fosse constatado algum indício de avaria ou violação no mesmo.

Pois bem, não se encontrou nestes autos qualquer Termo de Avaria ou outra eventual ressalva, lavrada no mesmo dia da **descarga (27/12/2001)**.

Notem que estamos aqui tratando, ainda, da descarga do container **de bordo do veículo transportador procedente do exterior**.

Prosseguindo, constata-se que o Termo de Faltas e Avarias, ao qual se reporta a Comissão Vistoriadora, bem como os Ilustres Julgadores *a quo*, refere-se à **desunitização do container**, ocorrida em **03/01/2002**, dias após a **descarga do container, 27/12/2001**.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060

Ora, não se há de confundir, obviamente, Termo de Avaria lavrado na **descarga**, com Termo de Avaria lavrado na **desunitização**.

Repetimos, para dar seguimento ao raciocínio, que a responsabilidade do transportador **termina** com a entrega da carga no porto de destino, ao costado do navio, na forma da legislação de regência, o que se registrou, neste caso, em 27/12/2001, pelo que se pode deduzir dos documentos constantes dos autos, salvo erro.

Continuando, do Termo de Faltas e Avarias constante de fls. 13, lavrado em 03/01/2002, no momento da **desunitização**, não traz qualquer ressalva referente às condições do container, na ocasião, mais precisamente sobre eventuais danos, violações etc., o que implica reconhecer que estava presente, na ocasião, o respectivo **lacre de origem**.

A Folha de Desunitização, acostada às fls. 14, igualmente não apresenta qualquer informação a respeito.

Evidentemente que o Termo de Faltas e Avarias de fls. 13 apresentou uma situação da mercadoria efetivamente encontrada no **momento da desunitização**, em 03/01/2002, o que levou os presentes a assinarem o referido documento, como informam a Decisão recorrida.

Portanto, ainda que o representante do transportador tenha assinado tal documento na ocasião - fato que não está legível nem comprovado pela cópia anexada às fls. 13 - tal fato não implica, obviamente, reconhecimento de responsabilidades. Atesta, apenas, uma situação encontrada naquele momento - da **desunitização**.

Não havia porque, evidentemente, lançar qualquer ressalva ou protesto contra o referido Termos, se o mesmo estampava uma situação verdadeira na ocasião.

Há que se considerar, ainda, aspectos que envolvem a unitização de carga e o transporte intermodal de mercadorias, como definido na Lei nº 6.288/75, onde se pode obter subsídios e definições para a correta imputação de responsabilidade tributária, em decorrência de faltas e/ou avarias de mercadorias estrangeiras, transportadas em tais condições.

De qualquer forma, todos esses aspectos deveriam ter sido pesquisados, esclarecidos e enfrentados ainda na fase da realização da vistoria aduaneira envolvida e, por derradeiro, em sede de julgamento de primeira instância, o que não aconteceu.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 126.023  
ACÓRDÃO Nº : 302-36.060

É certo, outrossim, que restou configurada, como já dito, a preterição do direito de defesa do sujeito passivo, pelo não enfrentamento das razões de impugnação argüidas.

O Decreto nº 70.235/72, em seu art. 59, inciso II, estabelece:

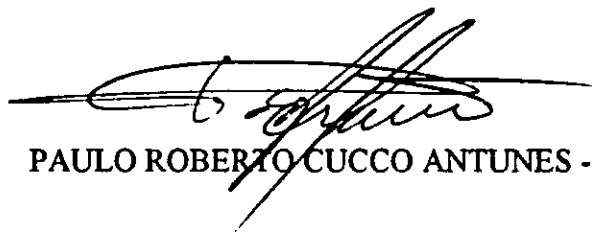
**“Art. 59. São nulos:**

.....

**II – os despachos e decisões proferidos por autoridade incompetente ou com preterição do direito de defesa.” (grifei)**

Diante do exposto, voto no sentido de declarar a nulidade do processo a partir da Decisão de primeira instância, inclusive, - Acórdão DRJ/FNS Nº 0.750, de 19/04/2002 (fls. 79/84), para que outra seja proferida, em boa e devida forma.

Sala das Sessões, em 15 de abril de 2004



PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES - Relator