

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CAMARA

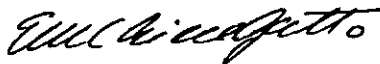
PROCESSO N° : 10711.008048/92 - 68
SESSÃO DE : 23 de maio de 1996.
ACÓRDÃO N° : 302-33.343
RECURSO N° : 117.703
RECORRENTE : AGÊNCIA DE VAPORES GRIEG S/A
RECORRIDA : DRJ-RIO DE JANEIRO/RJ

O transportador não pode ser responsabilizado tributariamente quando ocorre avaria em mercadoria transportada, dentro da modalidade "house to pier", em *contêner* chegado sem avaria e com o lacre intacto. Art. 478 do Decreto n° 91.030/85, Regulamento Aduaneiro e art. 20 da Lei 6.288/75.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recuso, sendo que a Conselheira Elizabeth Emílio de Moraes Chieregatto, votou pela conclusão, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.


Brasília-DF, em 23 de maio de 1996.



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO
PRESIDENTE



ANTENOR DE BARROS LEITE FILHO
RELATOR



Procurador da Fazenda Nacional

15 JUL 1996

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: UBALDO CAMPELLO NETO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, RICARDO LUZ DE BARROS BAARRETO, LUIS ANTONIO FLORA, PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES e HENRIQUE PRADO MEGDA.

RECURSO Nº : 117.703
ACÓRDÃO Nº : 302-33.343
RECORRENTE : AGÊNCIA DE VAPORES GRIEG S/A
RECORRIDA : DRJ-RIO DE JANEIRO/RJ
RELATOR(A) : ANTENOR DE BARROS LEITE FILHO

RELATÓRIO

O presente processo decorre de uma solicitação de vistoria aduaneira (fls.1 e 2), protocolizada em 16.11.92, junto à, então, IRF do Porto do Rio de Janeiro, pelo representante da pessoa física importadora, sendo a natureza da avaria assinalada no campo próprio: "Falta e avaria".

Tratava-se da importação, segundo a GI, de um automóvel marca BMW, modelo 325I, 0 km, modelo 1.992, com peso líquido de 1.405 kg e valor de 24.380 dólares americanos, já com a alteração à GI, acondicionado em contêiner, procedente de Miami, E.U.A., transportado por navio ao porto do Rio de Janeiro.

A cronologia dos fatos preliminares referentes ao caso em apreço é a seguinte:

- o navio transportador da mercadoria deu entrada em 13.09.92;
- a desconsolidação da carga se deu em 17.09.92;
- o Termo de Faltas e Avarias, preparado pela Multiterminais, foi lavrado em 29.09.92;
- o Pedido de vistoria foi protocolizado em 16.11.92 ;
- A *Agência de Vapores Grieg S/A* envia carta de justificativa à IRF Porto RJ em 27.11.92;
- o Termo de Vistoria Aduaneira foi lavrado em 01.12.92.

No Termo de Faltas e Avarias (fls.03), preparado pela empresa operadora do TRA e por ela assinado, juntamente com representantes da Transportadora e da Receita Federal, consta: "Recebemos os volumes abaixo relacionados avariados, repregados, danificados, descarregados neste ARMAZÉM através do Container no. ICSU 141411-6, do navio AMERICANA, de 13.09.92". Registra-se ainda neste documento : "constatou-se a falta do triângulo, extintor e isqueiro e avaria total do veículo (laterais amassadas, capô amassado, teto amassado, vidros quebrados, lataria totalmente danificada e para-choques arranhados e quebrados".

Foi juntado ao processo, às fls. 09 e 16, um orçamento elaborado pela empresa *AGO Mercedes Benz*, Concessionária no Rio de Janeiro, dirigido à importadora, Sra. Lidia Palermo Gomes, que, ainda que não esteja claramente

RECURSO N° : 117.703
ACÓRDÃO N° : 302-33.343

especificado, certamente se refere às partes danificadas, em número de 24, do veículo em causa. Esse orçamento, adotado pelo Termo de Vistoria Aduaneira, totaliza Cr\$ 210.500.928,00, o que à época equivaleria a 21.565 dólares americanos.

Em 27.11.92, antes mesmo do Termo de Vistoria Aduaneira e da Notificação de Lançamento, a Agência Marítima representante do Transportador envia carta à então Inspeção da Receita Federal no Porto RJ, em resumo, afirmando:

- que o transporte foi contratado “na modalidade “HOUSE TO PIER Shipper”s Load & Count”, querendo isto significar que quem promoveu a estufagem, arrumação do veículo no interior do supradito contêiner foi o Embarcador ou quem por ele teria sido indicado para realizar o trabalho”;
- “que a lacração é atribuição do Embarcador”, sendo que o referido “contêiner descarregou com o selo/lacre de origem intacto;
- “que quando da abertura/desestufagem do referido contêiner, não se observou nenhum arame, corda ou cabo de sustentação “peiando seguramente” o veículo. Este se apresentou sem nenhuma “amarração”, prendendo-o ao Contêiner, impedindo deslocamento no interior daquele Contentor; não devendo por isso mesmo o Transportador ser penalizado pelos danos acontecidos”

O Termo de Vistoria Aduaneira, de 01.12.92, conclui por um prejuízo causado à Fazenda Nacional no valor de 14.785,47 UFIR referente ao Imposto de Importação, sendo aplicada uma alíquota de 40%, dentro do código tarifário 8703.23.0299 à mercadoria.

Conclui também o referido termo que o responsável “pelo dano ou avaria é o TRANSPORTADOR, representado pelo AGENTE CONSIGNATÁRIO “, tudo com base nos arts. 184, 478, 481 e 482 do Regulamento Aduaneiro, baixado pelo Dec. n. 91.030/85 e art. 60, parágrafo único do Dec.-Lei n. 37/66.

Ciente da Notificação de Lançamento em 28.12.92, a Agência Marítima deu entrada à sua impugnação de lançamento em 30.12.92, (através de protocolo aposto manualmente e praticamente ilegível no que se refere à identificação do funcionário) (fls. 20), a qual, por ser resumida, leio para os ilustres Conselheiros e Conselheiras desta Segunda Câmara.

RECURSO N° : 117.703
ACÓRDÃO N° : 302-33.343

Dentro da sistemática anterior do processo administrativo foi chamado a se manifestar a respeito da impugnação um dos fiscais autuantes, que, em resumo argumentou o seguinte:

- a alegação de ser o contrato *house to pier* “é pouco eficaz pois não interessa à Alfândega se o container é *house to pier* ou outra convenção, a vistoria foi solicitada pelo importador por um lado e por outro, tal excludente de responsabilidade é uma convenção particular e, como tal, salvo disposição de lei em contrário, não pode ser oposta aos interesses da Fazenda Nacional” (...) “conforme artigos 79 do RA e 123 da Lei 5.172 de 25.10.66”, findando por manifestar-se pela manutenção, na íntegra do lançamento.

A decisão da autoridade de primeira instância julga o lançamento procedente, basicamente sob os seguintes argumentos:

- “que, embora a mercadoria tenha sido transportada em “container”, sob a cláusula “HOUSE TO PIER”, isto não exime a responsabilidade da transportadora, uma vez que, de acordo com o art. 123 do C.T.N. (Lei 5.172/66), salvo” disposições de Lei em contrário, as convenções particulares, relativas à responsabilidade pelo pagamento de tributo, não podem ser opostas à Fazenda Pública, para modificar a definição legal do sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes”;

- “que o container, para todos os efeitos legais não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador (conforme art. 3º da Lei nº 6.288/75);

- que, deverão constar obrigatoriamente da documentação fiscal obrigatória e dos conhecimentos de embarque, no caso desse tipo de transporte, a marcação e o peso de container, a descrição das mercadorias nele contidas e as modalidades de transporte, de modo a permitir o controle e a fiscalização a serem exercidos pelas autoridades fiscalizadoras competentes; tudo nos termos do “Decreto nº 80.145/77 que regulamentou a Lei nº 6.288/75”;

- “que a empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar ressalvas no conhecimento de transporte intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria feita pelo exportador, ou expedidor, ou quando julgar que a sua

RECURSO N° : 117.703
ACÓRDÃO N° : 302-33.343

integridade está comprometida (conforme parágrafo 2º do art. 24 do Decreto nº 80,145/77)”;

- que, ainda nos termos do parágrafo 3º do art. 24 do Decreto nº 80.145/77 “o expedidor ou exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos, resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete informar para o preenchimento do conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas neste Decreto e no conhecimento de transporte intermodal”;

- “que a empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega (art. 19 da Lei 6.288/75)”;

- que, no caso, “a avaria só pôde ser verificada quando da abertura do mesmo no Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda., na presença dos representantes da Receita Federal, do transportador e do depositário, ocasião em que se lavrou o Termo de Faltas e Avarias nº 6399 (fls.03)”.

Tomando ciência da decisão de primeira instância (ainda que não tenha assinado o AR de fls. 70-verso), a representante do Transportador deu entrada a Recurso dirigido a este Terceiro Conselho de Contribuintes tempestivamente (considerando-se o protocolo manual aposto a fls. 71).

Em sua peça recursal a empresa reitera os termos de suas manifestações anteriores, dando maior amplitude a seus argumentos, dos quais, reproduzimos a seguir aqueles que julgamos mais relevantes:

- O contêiner foi entregue à entidade portuária em perfeitas condições, com o lacre intacto, conforme está registrado na Folha de Descarga e Transferência - FDT, emitida pela IRF - Porto do Rio de Janeiro (fls.22), onde está incluído, entre outros, o contêiner em questão (ICSU 141411-6) e onde se assinala que “As Unidades de Carga - UC foram recebidas pelo Operador do TRA sem ressalvas, o qual passou a assumir a condição de *Depositário* das mesmas “;

- “O Termo de Vistoria Aduaneira (fls.13, 14 e 15), certifica no quadro 13.2.1, que o depositário não fez “ressalva ou protesto no documento de entrada”, e, logo a seguir (no quadro 13.2.) que não “comprovou fraude do transportador”. (...) “Passados quase *três meses*, durante os quais o veículo permaneceu sob a

RECURSO N° : 117.703
ACÓRDÃO N° : 302-33.343

guarda da Companhia Docas do Rio de Janeiro, foi a vistoria aduaneira realizada (em 01.12.92), quando o lacre original foi rompido e se apurou que o objeto importado estava avariado” (...) E como pode alguém afirmar que tal avaria ocorreu durante o transporte marítimo? “;

- Mesmo se, apenas para argumentar, o conteúdo tivesse sido avariado durante o transporte marítimo, que transcorreu sob condições usuais de mar e vento, a responsabilidade civil e tributária é do próprio dono da mercadoria, uma vez que o contêiner foi entregue a bordo já com a mercadoria acondicionada em seu interior, já fechado e lacrado. Assim, no caso, o dano se deu por ausência de peação apropriada;

- O fato do contêiner ser considerado embalagem ou equipamento do navio não altera em nada o entendimento do presente caso, pois, na verdade, para todos os fins legais (posse, propriedade, etc.) ele é um acessório da embarcação mas para fins práticos (acomodação, proteção, etc.) ele pode ser considerado uma embalagem;

- “A própria Lei N° 6.288/75 que a Autoridade aduaneira de primeiro grau admitiu aplicar-se ao presente caso (...) determina que o transportador não é responsável por avaria nas circunstâncias deste processo. Seu artigo 20 preleciona:

“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 (por exemplo: deixar depear a mercadoria de forma conveniente) do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

III - ausência ou inadequação da embalagem (no caso deste processo fiscal, a mercadoria veio sem embalagem);

VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador (exatamente a situação do transporte tipo “house to pier”);

- Acima de tudo, não deve ser perdido de vista o fato de que, embora seja um dever inalienável da Autoridade autuante proteger, com o máximo rigor e com todo o esforço, os interesses da Fazenda Pública, não é do interesse desta que injustiças sejam praticadas, em nome do zelo da função pública”;

- “Incidentalmente, deve ser mencionado aqui, embora sem qualquer relevância para o deslinde da questão, que o Decreto n. 80.145/77, invocado pelo Julgador de primeiro

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CAMARA

RECURSO N° : 117.703
ACÓRDÃO N° : 302-33.343

grau na página 3 do seu decisório, foi revogado pelo Decreto s/n° de 05.09.91, publicado no Diário Oficial de 06.09.91”;

A seguir, a Recorrente transcreve, às fls. 76, 77, 78 e 79, diversos julgados deste Conselho os quais passo a ler para meus ilustres pares.

Por fim a peça de Recurso cita o parágrafo 1° do artigo 478 do Decreto 91.030/85, o Regulamento Aduaneiro que estatui:

“Para efeitos fiscais, é responsável o transportador quando houver (Decreto-lei n. 37/66, arts. 39, # 1° e art. 41, I a III) :

II - falta de mercadoria em volumes descarregados com indício de violação;

III - avaria visível por fora do volume”

Por outras palavras, se a avaria não for “visível por fora do volume”, o transportador não será tributariamente responsável, uma vez que não tem como adivinhar como está a mercadoria, nem pode o impossível ser-lhe exigido pela Autoridade.

É o relatório.

RECURSO Nº : 117.703
ACÓRDÃO Nº : 302-33.343

VOTO

Restou provado no presente processo que a modalidade de contrato de transporte foi o de *house to pier*, o que pressupõe o recebimento do contêiner já preparado e lacrado pelo transportador.

Em momento algum foi refutada a afirmação da representante do transportador de que não participou do preparo do contêiner nem de seu fechamento.

Aliás, a esse respeito não consta no processo qualquer documento que indique o responsável pelo preparo, embalagem, amarrações e peias do automóvel, dentro do contêiner.

O transportador afirma ter sido do embarcador/importador esta atividade, não havendo nos autos provas em sentido contrário, nem mesmo os contratos e recibos específicos da citada atividade.

Pelo que consta da Folha de Descarga e Transferência (fls.22) o contêiner foi recebido pelo Operador do TRA "sem ressalvas" assumindo esta condição de "Depositário" daquela unidade de carga.

Pelo que consta no Termo de Vistoria Aduaneira (fls.13,14 e 15) o depositário não fez "ressalva ou protesto no documento de entrada" e também "não comprovou fraude do transportador".

Não há prova de que a avaria se deu durante o transporte marítimo e se por acaso ocorreu não houve danos externos ao contêiner nem rompimento do lacre. Por outro lado é de se assinalar ainda que não mereceu contestação a afirmação da Agência Marítima, em sua primeira manifestação, a fls.12, de que " quando da abertura/desestufagem do referido contêiner, não se observou nenhum arame, corda ou cabo de sustentação "peiano seguramente" o veículo. Este se apresentou sem nenhuma "amarração", prendendo-o ao contêiner, impedindo deslocamento no interior daquele Contentor.

A Lei 6.288/75, que trata do transporte, inclusive intermodal, de unidades de carga, através de seu artigo 20, conforme assinalado no Recurso, estabelece as situações dentre as quais a empresa transportadora é exonerada de toda responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias . As três causas arroladas

RECURSO N° : 117.703
ACÓRDÃO N° : 302-33.343

podem resumir-se no erro do exportador, do embarcador ou do destinatário ao preparar o contêiner.

Da base legal do Termo de Vistoria Aduaneira, fls. 14, ressaltamos, preliminarmente que o art 184 do RA, citado, não diz respeito à matéria mas sim à importação de papel sem linha d'água. Os arts. 481 e 482, também do RA, tratam da base de cálculo e cálculo de tributos. Sobre o mérito mesmo temos o art. 478, que trata da responsabilidade pelos tributos em casos de avaria ou extravio e reza o seguinte:

Art. 478 - A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa.

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

- I. substituição de mercadoria após o embarque;**
- II. falta de mercadoria em volume descarregado com indício de violação;**
- III. avaria visível por fora do volume;**
- IV. divergência para menos de peso ou dimensão do volume em relação ao declarado no manifesto, conhecimento de carga ou documento equivalente, ou ainda, se for o caso, aos documentos que instruíram o despacho para trânsito;**
- V. falta ou avaria fraudulenta;**
- VI. falta na descarga, de volume ou mercadoria a granel manifestados.**

Não há no processo elementos probantes que estabeleçam o enquadramento da conduta do transportador em qualquer dos tipos previstos no artigo acima transcrito. Ao contrário, as provas constantes dos autos trabalham no sentido de desconectá-lo dos citados tipos.

Esclareça-se, nesta oportunidade, que, quando no item III do artigo supra citado se fala em avaria visível por fora do volume, está se falando, no presente caso em avaria por fora do contêiner, que é aqui o volume visível. E este, provado está chegou sem avaria visível por fora.

Assim, por todo o exposto, alinhamo-nos com as decisões deste Conselho que têm reconhecido que "o transportador não responde por avaria em mercadoria acondicionada em contêiner recebido sem qualquer ressalva pelo importador" ou ainda "Se o container é transportado na modalidade "house to pier",

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CAMARA

RECURSO N° : 117.703
ACÓRDÃO N° : 302-33.343

sua entrega no porto de destino sem indícios de violação e com o lacre intacto, afasta a presunção de que trata o art. 1º do Decreto-lei nº 37/66”.

É de se assinalar ainda que o problema da **falta de mercadoria** assinalado no Pedido de Vistoria, de fls. 01 e detalhada no Termo de Faltas e Avarias, de fls.03, não mais foi tratada no processo, talvez por ter sido considerado de pequena monta, no cômputo total do evento.

Por outro lado, o Decreto nº 80.145/77 citado na decisão de primeira instância, conforme observação do Recurso, foi revogado pelo Decreto s/nº de 05.09.91, Diário Oficial de 06.09.91.

Pelo exposto, meu voto é no sentido de tomar conhecimento do Recurso por tempestivo e no mérito dar-lhe provimento.

Sala das Sessões, em 23 de maio de 1996.


ANTENOR DE BARROS LEITE FILHO - RELATOR