



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS**  
**CÂMARA SUPERIOR DE RECURSOS FISCAIS**

**Processo n°** 10711.008718/98-12  
**Recurso n°** Especial do Procurador  
**Acórdão n°** 9303-002.314 – 3ª Turma  
**Sessão de** 20 de junho de 2013  
**Matéria** II e IPI  
**Recorrente** FAZENDA NACIONAL  
**Interessado** FERTIMPORT S/A

**ASSUNTO: REGIMES ADUANEIROS**

Data do fato gerador: 19/09/1998

VISTORIA ADUANEIRA. FORÇA MAIOR REQUISITO PARA SUA COMPROVAÇÃO. EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR NÃO CARACTERIZADA. AGENTE MARÍTIMO - SOLIDARIEDADE COM O TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO.

Para que seja excluída a responsabilidade do transportador, em evento de avaria, deve-se provar o caso fortuito ou a força maior, e que tais ocorrências sejam registradas em protestos formados a bordo do navio, e que tais protestos, necessariamente, devem ser ratificados por autoridade judiciária competente. À mingua dessa ratificação, não há falar-se em exclusão da responsabilidade.

O agente marítimo, nos termos da legislação aduaneira, responde solidariamente pelos tributos devidos pelo transportador estrangeiro do qual é representante.

Recurso Especial do Procurador Provido.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do Colegiado, maioria de votos, em dar provimento ao recurso especial. Vencidos os Conselheiros Rodrigo Cardozo Miranda (Relator), Nanci Gama, Maria Teresa Martínez López e Susy Gomes Hoffmann, que negavam provimento. Designado para redigir o voto vencedor o Conselheiro Henrique Pinheiro Torres.

Luiz Eduardo de Oliveira Santos - Presidente

Rodrigo Cardozo Miranda - Relator

Henrique Pinheiro Torres - Redator Designado

Participaram ainda do presente julgamento os Conselheiros Júlio César Alves Ramos, Rodrigo da Costa Pôssas, Francisco Maurício Rabelo de Albuquerque Silva e Joel Miyazaki.

## Relatório

Cuida-se de Recurso Especial interposto pela Fazenda Nacional (fls. 171 a 175) contra o v. acórdão proferido pela Colenda Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes (fls. 165 a 169) que, no mérito, por maioria de votos, deu provimento ao Recurso Voluntário interposto pelo Contribuinte, entendendo que no presente caso, em procedimento de vistoria aduaneira, a força maior é notória e está devidamente comprovada nos autos, excluindo sua responsabilidade sobre os impostos devidos na operação.

Os presentes autos tratam, em síntese, de mercadorias extraviadas transportadas por navio que enfrentou o furacão “Bonnie” em águas internacionais no hemisfério norte, devidamente manifestadas em Nota de Protesto (fls. 85 a 89) apresentada nos Estados Unidos. Posteriormente, outro navio trouxe as mercadorias avariadas para o Brasil, atracando no Porto do Rio de Janeiro.

Considerando esse panorama fático, diante da constatação de que a mercadoria chegou avariada e imprópria para consumo, entendeu a Colenda Câmara *a quo* (i) que não seria o caso de aplicação do disposto no artigo 480 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, que exige para comprovação da ocorrência de força maior que, *no que respeita ao transportador, os protestos formados a bordo de navio ou de aeronaves somente produzirão efeito se ratificados pela autoridade judiciária competente*. Além disso, apontou a (ii) inexistência de prejuízo à Fazenda Nacional.

O v. acórdão recorrido possui a seguinte ementa:

*VISTORIA ADUANEIRA — FORÇA MAIOR — EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.*

*O Regulamento Aduaneiro é omissivo quanto ao aceite de nota de protesto marítimo lavrado na forma da jurisdição, usos e costumes praticados fora de nossas fronteiras.*

*RECURSO VOLUNTÁRIO PROVIDO.*

Irresignada, a Fazenda Nacional interpôs o já mencionado Recurso Especial, alegando, em síntese, contrariedade ao artigo 480 do Regulamento Aduaneiro, porquanto teria faltado a comprovação de ratificação pela autoridade judiciária brasileira da nota de protesto.

A Fazenda Nacional alegou, ainda, ter sofrido prejuízo em virtude da incidência de tributos sobre o valor agregado da mercadoria, no momento de seu retorno ao território nacional, ocasião em que teria se concretizado o fato gerador do imposto de importação.

O recurso foi admitido através do r. despacho de fls. 176 a 179.

Contrarrazões às fls. 192 a 198, em que se apontou, em síntese, que o Regulamento Aduaneiro é omissivo quanto ao aceite de nota de protesto lavrada na forma de jurisdição internacional e que o comandante do navio que passou pelo furacão (força maior) adotou todas as providências cabíveis, nos termos da legislação vigente no país em que o navio atracou, após ter passado por tal fenômeno natural.

É o relatório.

### **Voto Vencido**

Conselheiro Rodrigo Cardozo Miranda, Relator

Presentes os requisitos de admissibilidade, entendo que o recurso especial interposto pela Fazenda Nacional deve ser conhecido.

Início o voto pela análise da necessidade da ratificação, por autoridade judiciária brasileira, da nota de protesto emitida pelo capitão do navio que passou pelo furacão, a comprovar as avarias causadas.

A Recorrente sustenta que a nota de protesto deveria ter sido ratificada pela autoridade judiciária brasileira em virtude da inexistência de acordo internacional firmado entre os dois países, devendo, neste caso, serem respeitados os requisitos e exigências impostos pela legislação brasileira.

A meu ver, este entendimento não merece ser acolhido.

Vejamos o que estabelece o artigo 480, § 1º, do Regulamento Aduaneiro de 1985:

*Art. 480. Ao indicado como responsável cabe a prova de caso fortuito ou força maior que possa excluir sua responsabilidade.*

*§ 1º. Para os fins deste artigo, e no que respeita ao transportador, os protestos formados a bordo de navio ou de aeronaves somente produzirão efeito se ratificados pela autoridade judiciária competente.*

Depreende-se da leitura do referido artigo que os protestos firmados a bordo de navio ou aeronave devem ser ratificados por autoridade judiciária competente.

No presente caso, após passar pelo furacão Bonnie, o navio que transportava as mercadorias ora tratadas atracou nos Estados Unidos da América, em virtude de sua localização geográfica. Em seguida, outro navio transportou tais mercadorias, já avariadas, ao Porto do Rio de Janeiro.

Ao atracar nos Estados Unidos, o capitão do navio atuou de maneira a formalizar os fatos de acordo com as leis americanas, agindo de acordo com as determinações da jurisdição local.

Entendo ter agido o capitão de maneira correta, em virtude da omissão da legislação brasileira em tal situação. Inexiste, no caso, sujeição às normas brasileiras, pois o navio sequer encontrava-se em território nacional.

Vale ressaltar, ainda, que pelas informações constantes na nota de protesto, o navio enfrentou os efeitos de um furacão quando navegava em águas internacionais, restando evidente, mais uma vez, a ausência de sujeição à legislação brasileira. Face à omissão da legislação quanto à hipótese específica dos autos, aplicável o artigo 4º da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, abaixo transcrito:

*“Art. 4º Quando a lei for omissa, o juiz decidirá o caso de acordo com a analogia, os costumes e os princípios gerais de direito”.*

Nestes termos, entendo ser incabível a aplicação do artigo 480, §1º do Regulamento Aduaneiro de 1985 ao presente caso, restando observados os requisitos da legislação do local onde o navio atracou após passar pelo furacão e, conseqüentemente, regularmente operados os efeitos do protesto.

Superada tal questão, passo à análise da prova da força maior, a qual, além de não ser refutada pela autoridade fiscal, entendo estar cabalmente demonstrada pelos documentos apresentados pela Recorrida.

Aliás, sem prejuízo da documentação, destaco que o furacão ocorrido à época foi um fato notório, de conhecimento geral, amplamente divulgado na mídia, independentemente, deste modo, de prova, nos termos do artigo 334 do Código de Processo Civil:

*“Art.334.Não dependem de prova os fatos:*

*I - notórios;*

*(...)*

*IV - em cujo favor milita presunção legal de existência ou de veracidade”.*

Indubitável, assim, a ocorrência de força maior, restando afastada a responsabilidade sobre os tributos incidentes na operação, em virtude da observação da legislação do primeiro local em que o navio atracou após passar pelo furacão.

Não há justificativa, portanto, na mesma linha de entendimento do v. acórdão recorrido, para não se levar em consideração o conteúdo fático-probatório trazido aos autos para comprovação da ocorrência de força maior.

O voto proferido pelo relator na Colenda Turma *a quo*, a propósito, que transcrevo abaixo e também acolho como razão de decidir, asseverou o seguinte, *verbis*:

*(...)*

*A decisão recorrida não acatou a tese da recorrente sob a alegação de que, não obstante a apresentação de diversos documentos, a nota de protesto não foi ratificada pela autoridade judiciária brasileira, a luz do que estabelece o § 1º, do art. 480 do Regulamento Aduaneiro de 1985.*

*Em suma, a negativa da decisão recorrida centra-se na falta da comprovação de ratificação do protesto marítimo pela autoridade judiciária brasileira. Todavia, entendo que tal*

*providência não foi tomada pela recorrente por absoluta impossibilidade de fato e de direito.*

*Primeiro, porque o navio que enfrentou o furacão não é o mesmo que transportou as mercadorias (já avariadas) até o Porto do Rio de Janeiro. O capitão deste navio não teria nada a ratificar. Segundo, porque o capitão do navio que encontrou o furacão tomou todas as providências de acordo com a legislação vigente no primeiro porto que chegou.*

*Assim, encampo a tese da recorrente no sentido de que o Regulamento Aduaneiro é omissivo quanto ao aceite de nota de protesto marítimo lavrado na forma da jurisdição, usos e costumes praticados fora de nossas fronteiras. Assim, o protesto firmado a bordo de acordo com a lei do local onde ocorreram os fatos não está sujeito à ratificação pela autoridade judiciária brasileira.*

*A força maior está devidamente comprovada nos autos, é inequívoca, para não dizer que é notória (que independe de prova). Portanto, entendo que a recorrente não pode ser responsabilizada por um fato que não deu causa, bem como pela sua ilegitimidade de requerer em juízo a homologação do juramento do capitão de um navio que sequer atracou no País trazendo as mercadorias avariadas.*

*Esclareço, outrossim, que quanto ao mérito, diz a decisão de primeiro grau de jurisdição administrativa que há incidência do Imposto de Importação sobre o valor agregado à mercadoria. Discrepo, pois, a mercadoria já chegou avariada. Tornou-se imprópria para consumo a que se destina. Assim, voltando mercadoria, em tese, da mesma forma em que foi exportada, não há o que se falar em prejuízo à Fazenda Nacional.*

Por fim, entendo inexistir prejuízo à Fazenda Nacional no presente caso.

Isto porque, ainda que a responsabilidade da Recorrida não tivesse restado afastada, existe nos autos laudo oriundo de vistoria técnica de avaliação das perdas sofridas pelo material, preparado por engenheiro designado pela própria Secretaria da Receita Federal (Alfândega do Porto do Rio de Janeiro), a avaliar as condições da mercadoria, concluindo pela sua avaria e, conseqüentemente, sua condição de imprópria para o uso (fls. 29 a 57), inexistindo valor agregado que justifique a incidência de qualquer tributo.

Mantenho, deste modo, a decisão proferida pela Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, uma vez que a Recorrida “não pode ser responsabilizada por um fato que não deu causa, bem como pela sua ilegitimidade de requerer em juízo a homologação do juramento do capitão de um navio que sequer atracou no País trazendo as mercadorias avariadas”.

Por conseguinte, em face de todo o exposto, voto no sentido de negar provimento ao Recurso Especial interposto pela Fazenda Nacional, mantendo, na íntegra, a decisão proferida pela Segunda Câmara do extinto Terceiro Conselho de Contribuintes.

Rodrigo Cardozo Miranda

## Voto Vencedor

Conselheiro Henrique Pinheiro Torres, Redator Designado

A teor do relatado, a questão que se apresenta a debate cinge-se à controvérsia sobre a responsabilidade do agente marítimo pelo crédito tributário que lhe fora exigido. A decisão de primeira instância manteve a exigência relativa ao imposto de importação, ao entender que a excludente de responsabilidade, prevista no art. 480 do Regulamento Aduaneiro de 1985, alegada pelo sujeito passivo, não o socorria em razão de que não fora satisfeita a condição prevista no § 1º do dispositivo legal citado, qual seja, a ratificação por autoridade judiciária brasileira da nota de protesto de avaria formada a bordo do navio.

Em segunda instância, o julgamento foi favorável ao sujeito passivo, entendendo o Colegiado recorrido que:

*O Regulamento Aduaneiro é omissivo quanto ao aceite de nota de protesto marítimo lavrado na forma da jurisdição, usos e costumes praticados fora de nossas fronteiras.*

Ao seu turno a PGFN apresenta recurso especial onde defende a manutenção da decisão de primeira instância.

O relator votou pelo improvimento do recurso fazendário, entendendo que *o capitão do navio atuou de maneira a formalizar os fatos de acordo com as leis americanas, agindo de acordo com as determinações da jurisdição local.*

*Entendo ter agido o capitão de maneira correta, em virtude da omissão da legislação brasileira em tal situação. Inexiste, no caso, sujeição às normas brasileiras, pois o navio sequer encontrava-se em território nacional.*

A meu sentir, com todo respeito ao entendimento do nobre relator, entendo que o acórdão recorrido deve ser reformado de modo a se restabelecer a decisão de primeira instância, que bem interpretou a legislação de regência e pois as coisas em seu devido lugar.

Consta dos autos que, após passar pelo furacão *Bonnie*, o navio que transportava as mercadorias ora tratadas atracou nos Estados Unidos da América, em virtude de sua localização geográfica. Em seguida, outro navio transportou tais mercadorias, já avariadas, ao Porto do Rio de Janeiro.

Segundo o relator, ao atracar nos Estados Unidos, o capitão do navio teria atuado de maneira a formalizar os fatos de acordo com as leis americanas, agindo de acordo com as determinações da jurisdição local. Entendo, o nobre relator, *ter agido o capitão de maneira correta, em virtude da omissão da legislação brasileira em tal situação. Inexiste, no caso, sujeição às normas brasileiras, pois o navio sequer encontrava-se em território nacional.*

Aqui começa divergência de entendimento deste conselheiro com o do relator, pois, a meu sentir, o fato de o capitão do navio haver formado o protesto abordo do navio, de ter agido de acordo com as leis norte americanas e de que o sinistro ocorreria em

águas internacionais, em absoluto, não exige o transportador, de, ao atracar em um porto brasileiro, dirigir-se à autoridade judiciária competente para ratificar o protesto formado a bordo da embarcação avariada.

A Recorrente sustenta que a nota de protesto deveria ter sido ratificada pela autoridade judiciária brasileira em virtude da inexistência de acordo internacional firmado entre os dois países, devendo, neste caso, serem respeitados os requisitos e exigências impostos pela legislação brasileira. Com razão a Recorrente, pois, predita ratificação, nos termos do § 1º do art. 480 do Regulamento Aduaneiro de 1985, abaixo transcrito, é condição *sine qua non* para se excluir a responsabilidade do transportador.

*Art. 480. Ao indicado como responsável cabe a prova de caso fortuito ou força maior que possa excluir sua responsabilidade.*

*§ 1º. Para os fins deste artigo, e no que respeita ao transportador, os protestos formados a bordo de navio ou de aeronaves somente produzirão efeito se ratificados pela autoridade judiciária competente.*

O dispositivo legal não deixa margem à dúvida, para que seja excluída a responsabilidade, deve-se provar o caso fortuito ou a força maior, e que tais eventos sejam registrados em protestos formados a bordo do navio, mas não é só, deve o protesto ser ratificado por autoridade judiciária competente, sem essa ratificação, não há falar em exclusão da responsabilidade.

No caso dos autos, é incontroverso que não houve a ratificação exigida no 1º do art. 480 do Regulamento Aduaneiro de 1985, com isso, o protesto formado a bordo do navio, não produziu os efeitos legais. Por conseguinte, não houve a pretendida exclusão da responsabilidade aludida pela defesa.

Note-se, por oportuno, que a lei exige formalidade a ser observada pelo transportador na comprovação do caso fortuito ou força maior, que excluem sua responsabilidade pela avaria. Não é qualquer prova, é a prova indicada na lei, mais precisamente, o protesto formado a bordo do navio ratificado por autoridade judiciária competente. À mingua dessa prova não há falar-se em exclusão de responsabilidade do transportador.

De outro lado, o agente marítimo, nos termos do art. 32, parágrafo único, alínea "b", do Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação dada pelo Decreto-lei nº 2.472, de 10 de setembro de 1988, responde solidariamente pelos tributos devidos pelo transportador estrangeiro do qual é representante.

Por último, não se alegue a ausência de prejuízo à Fazenda Nacional para obstaculizar a autuação fiscal, pois, nos termos do <sup>1</sup>art. 118 do Código Tributário Nacional, a definição legal do fato gerador do tributo deve ser interpretada abstraindo-se a validade jurídica dos atos efetivamente praticados pelos contribuintes, responsáveis, ou terceiros, bem como da natureza do seu objeto ou dos seus efeitos, e ainda, os efeitos dos fatos efetivamente ocorridos.

<sup>1</sup> Art. 118. A definição legal do fato gerador é interpretada abstraindo-se:

I - da validade jurídica dos atos efetivamente praticados pelos contribuintes, responsáveis, ou terceiros, bem como da natureza do seu objeto ou dos seus efeitos;

II - dos efeitos dos fatos efetivamente ocorridos.

Daí, a ocorrência ou não de prejuízo à fazenda Nacional é, legalmente, irrelevante para definir a tributação.

Com essas considerações, voto no sentido de dar provimento ao recurso especial apresentado pela fazenda Nacional para restabelecer a decisão de primeira instância.

Conselheiro Henrique Pinheiro Torres, Relator

CÓPIA