

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
PRIMEIRA CAMARA

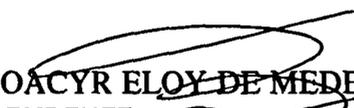
PROCESSO N° : 10845-001265/94.18
SESSÃO DE : 29 de março de 1996.
ACÓRDÃO N° : 301-27.997
RECURSO N° : 117.370
RECORRENTE : MARINELLI AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
RECORRIDA : ALF-PORTO DE SANTOS/SP.

Importação - Vistoria Aduaneira - A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria de mercadoria importada é de quem lhe deu causa (parágrafo único do art. 6º do D.L. 37/66, regulamentado pelo art. 478 do R.A.) - Responsabilizado o transportador.
Negado provimento ao recurso.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Primeira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 29 de março de 1996.


MOACYR ELOY DE MEDEIROS
PRESIDENTE


LUIZ FELIPE GALVÃO CALHEIROS
RELATOR

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: Márcia Regina Machado Melaré, Isalberto Zavão Lima, João Baptista Moreira, Fausto de Freitas e Castro Neto, Maria De Fátima Pessoa de Mello Cartaxo e Leda Ruiz Damasceno.

RECURSO N° : 117.370
ACÓRDÃO N° : 301-27.997
RECORRENTE : MARTINELLI AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
RECORRIDA : ALF-PORTO DE SANTOS/SP
RELATOR(A) : LUIS FELIPE CALHEIROS

RELATÓRIO

Em ato de vistoria aduaneira, requerida pelo importador, Mercedes Benz do Brasil S/A, a comissão designada verificou que o contêiner SCZU 822006-3 sofrera avaria, ao cair ao mar, submergindo temporariamente, durante a descarga do navio "Nedlloyd Zeelandia". Lavrado o termo de vistoria aduaneira na forma da legislação em vigor, os vistoriadores, considerando, inclusive, laudo técnico de engenheiro autorizado, concluíram que o automóvel Mercedes Benz, devidamente qualificado no mencionado termo, sofrera, com o acidente, uma depreciação de 100%. Atribuíram ao transportador "Nedlloyd Lines Inc", representado no Brasil por Martinelli Agência Marítima Ltda., a responsabilidade pelo crédito tributário resultante. Esta, inconformada, apresentou impugnação, descrevendo o ocorrido e atribuindo a responsabilidade pelo acidente aos operadores em terra que são prepostos da Companhia Docas de São Paulo. Esta, por sua vez, intimada a manifestar-se, afirma que as alegações do transportador marítimo não podem servir de suporte a pretensão daquele de afastar a responsabilidade que lhe foi imputada pois reconhece que um de seus prepostos, a bordo, não soltou as castanhas ("twist lock") de travamento. Conclui, argumentando que o operador do "pórtico 3" (em terra - preposto do depositário) recebeu sinais do pessoal de bordo (prepostos do transportador) para içar o contêiner que estava ainda travado por uma das castanhas que o prendia ao tampão da escotilha ("hatch cover"); que o operador, ao proceder a elevação, notou o problema e interrompeu a operação, mas "o segmento normal da movimentação (inércia) foi suficiente para levantar o tampão que estava engatado no contêiner, causando, com isso, a queda aó mar do contêiner SCZU 822906-3, estivado ao lado do que estava sendo movimentado e sobre o mesmo tampão, com parte apoiada na extensão do convés do navio". A autoridade de primeira instância, considerando o relatório e o parecer de fls 89/92, que adotou, e que a responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria importada será de quem lhe deu causa; e, ainda, que, no caso em questão, a responsabilidade é do transportador, que através de um de seus prepostos, não destravou uma das castanhas de travamento que prendia o contêiner ao tampão da escotilha, considerou **procedente a ação fiscal**.

Inconformada a autuada recorre a este Conselho, explicando as operações de descarga de contêineres. Esclarece que, em qualquer operação de descarga os que estão a bordo, como os estivadores, são prepostos do transportador, enquanto os que estão em terra, como os "guindasteiros", são prepostos do

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
PRIMEIRA CAMARA

RECURSO Nº : 117.370
ACÓRDÃO Nº : 301-27.997

depositário. Reconhece como inequívoco o fato de que, se os estivadores tivessem destravado a castanha, o içamento seria normal mas insiste não ter sido o travamento a causa do acidente, mas sim o não cumprimento dos sinais feitos pelos seus prepostos ao “ guindasteiro”.

É o relatório.

RECURSO N° : 117.370
ACÓRDÃO N° : 301-27.997

VOTO

O cerne da questão é, aqui, determinar-se, para que se possa apontar o responsável pelo acidente, qual o evento que, realmente, foi a sua causa. Antes de mais nada é preciso lembrar que a operação de descarga de uma embarcação é atividade extremamente complexa, envolvendo muitas pessoas, muitos controles e inúmeros procedimentos especializados. No caso presente, contudo, no meu entender, a causa do acidente foi o tratamento da castanha. Na ordem natural dos procedimentos de descarga de contêineres, o destravamento da castanha precede o içamento. Em outras palavras, para que o guindaste começasse a operar era necessário que todas as castanhas fossem destravadas, o que é responsabilidade dos estivadores, prepostos do transportador. Assim, é irrelevante que, após cometido o erro causador do acidente, tenham tentado remedia-lo sustando o içamento através de sinais feitos ao operador do guindaste. De resto, a própria autuada reconhece que "se os estivadores tivessem destravado a castanha o içamento seria normal". Nestas condições, nego provimento ao recurso para manter a decisão recorrida.

Sala das Sessões, em 29 de março de 1996.



LUIZ FELIPE GALVÃO CALHEIROS - RELATOR