



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CAMARA

lgl

PROCESSO Nº 10845.004395/90-06

Sessão de 30 setembro de 1.994 **ACORDÃO Nº** 302-32.858

Recurso nº.: 114.943

Recorrente: ODFJELL WESTFAL LARSEN TANKERS A/S & CO.
Rep. p/ Ag. Marítima Granel Ltda.

Recorrid DRF - SANTOS - SP

CONFERENCIA FINAL DE MANIFESTO -- FALTA/ACRESCIMO DE MERCADORIA A GRANEL (SOLIDA OU LIQUIDA) -- Não caracteriza falta e/ou acréscimo, nem tão pouco responsabilidade tributária do transportador, as diferenças, para mais ou para menos, de mercadorias transportadas a Granel, por via marítima, até o limite percentual de 5% (cinco por cento) em relação à quantidade manifestada.

Recurso provido.

VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos,

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em dar provimento ao recurso, vencida a Cons. Elizabeth Emilio Moraes Chieregatto, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 30 de setembro de 1994.

Ubaldo C. Neto
UBALDO CAMPELLO NETO - Presidente em exercício

Paulo Roberto Cucco Antunes
PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES - Relator

Claudia Regina Gusmao
CLAUDIA REGINA GUSMAO - Procuradora da Faz. Nac.

VISTO EM 23 FEV 1995

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros: ELIZABETH MARIA VIOLATTO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, JORGE CLIMACO VIEIRA (Suplente) e LUIS ANTONIO FLORA.



MF-TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES - SEGUNDA CAMARA.
RECURSO N: 114.943. - AC. N. 302-32.858
RECORRENTE: ODFJELL WESTFAL LARSEN TANKERS A/S & CO.
RECORRIDA : DRF-SANTOS/SP
RELATOR : CONS. PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

R E L A T Ó R I O

O processo ora em exame retorna a esta Câmara após a realização de diligências determinadas através da Resolução n 302-0.630, de 11/11/92 junto à repartição aduaneira de origem.

Adoto o Relatório e Voto constantes da referida Resolução, vinculando-os ao presente Relatório, passando agora a efetuar sua integral leitura para perfeito entendimento dos meus I.Pares:

= Leitura das fls. 75 até 82 dos autos =

Dos resultados das diligências determinadas por esta Câmara passo a destacar as seguintes informações:

De início, informa a Repartição, às fls. 85, que através da C.I. n 254.386 de 18/09/89, foi designado o TTN Antônio Guimarães de Campos Filho para acompanhar a descarga da mercadoria. Porém, como o referido servidor aposentou-se em 25/07/90, não há como atender ao item "b" da Resolução 302-0.630 deste Conselho.

Instada a falar a respeito do assunto (Ofício às fls. 86), a Recorrente peticionou (fls. 88/90) informando que:

a-) A descarga de produtos químicos quando feita nos terminais da DOW QUIMICA normalmente não é acompanhada pela RECEITA FEDERAL - sendo que tanto a CO-DESE quando essa Repartição recebem os "dados" / resultados do próprio terminal que é particular, tratando-se portanto de documento unilateral;

"b"-) Entendemos que essa repartição não designou funcionário / assistente técnico no caso em tela - mas somente através de registros dessa própria repartição poderemos ter uma prova / conclusão dessa afirmação.

Sugeri, por fim, que fosse ouvida a "DOW QUIMICA" sobre o assunto.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

-3-

REC. 114.943.
AC. 302-32.858.

Ao Ofício DIVOPA/59/93 (fls. 92/93), assim se manifestou a empresa SGS DO BRASIL S.A. (fls. 96/98):

"Em atenção à V. correspondência em pauta, esclarecemos:

- 1 - As quantidades reportadas nos nossos certificados como "Quantidades de Bordo" referem-se às quantidades calculadas nos tanques do navio, através de medições, tomadas de temperaturas e cálculos. Essa determinação é efetuada no porto de embarque, após o término do carregamento, e é reportada na sub-coluna "Porto de Carregamento". Quando o navio chega no porto de descarga, o procedimento é repetido, obtendo-se a quantidade a bordo reportada na sub-coluna "Porto de Descarga".

Vários fatores podem provocar diferenças entre as quantidades apuradas nas medições de bordo entre origem/embarque e destino/descarga, como:

- Utilização de metodologia diferente para cálculos
 - Utilização de laboratórios diferentes em cada ponto para determinação de densidades que serão utilizadas para cálculos de peso.
 - Medições feitas com o navio em operação com outras cargas, com alterações no calado e adernamento do navio, sendo que dificilmente o navio se encontra nas mesmas condições de flutuabilidade nos dois portos.
 - Perdas naturais por evaporação do produto durante a viagem.
 - As medições feitas imediatamente após o carregamento são afetadas por oscilações da carga nos tanques de bordo devido à sopragem/pigagem das linhas de terra e bordo.
- 2 - As medições de bordo, na rotina dos transportes marítimos de graneis líquidos, são utilizadas apenas como uma referência para se apurar possíveis irregularidades, não sendo normalmente aceitas como determinações precisas em função dos vários fatores que relacionamos. Por este motivo, as quantidades nor-



malmente reconhecidas como oficiais, são estabelecidas através das medições dos tanques de terra na origem, que determinam a quantidade manifestada ("b"/L) e dos tanques de terra no destino, que determinam a quantidade real recebida (coluna "Saída").

- 3 - Nas operações de graneis líquidos, existe a chamada "perda operacional", que é concedida para cada movimentação, que se refere à perda ocorrida no transcurso do processo de embarque, transporte e descarga, devido principalmente à quantidade de carga que pode remanescer nas linhas do terminal que efetuou o carregamento, nas linhas e tanques de bordo após descarga, e nas linhas do terminal recebedor. Além disso, existe também a perda natural por evaporação ou por derrames ou vazamentos não computados. O índice de perda operacional, é obvio, varia em função de diversos fatores:

- Tipo de carga. Cargas mais voláteis, mais viscosas, ou que requerem aquecimento para transporte têm índice mais alto de perda.
- Tempo de viagem. O tempo de viagem de uma carga a bordo está diretamente relacionado com o índice de perda; quanto mais tempo um produto permanecer a bordo, mais probabilidade de aumentar a perda.
- Condições técnicas e equipamentos de navios e terminais. Equipamentos em más condições ou mesmo falta de equipamentos adequados, nos terminais ou navios, prejudicam o escoamento total dos produtos para os tanques de terra, resultando em maior perda.
- Quantidades movimentadas. Em termos de percentual, parcelas pequenas, de 100 até 300 Tons apresentam um índice maior de perdas, enquanto parcelas acima de 1.000 tons apresentam índice percentualmente menor.

De maneira geral, em condições ideais de operação, uma perda de até 0,2% pode ser aceita como perda operacional normal, sendo que qualquer valor acima desse percentual possivelmente esteja relacionado à outras causas.

Por esses motivos, além de outros que podem ocorrer numa movimentação, as quantidades de bordo quase sempre são



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES

-5-

REC. 114.943.
AC. 302-32.858.

um pouco maiores do que os resultados finais dos tanques de terra na descarga."

As fls. 102 encontra-se pronunciamento do Instituto Nacional de Tecnologia (INT) - Of/INT/N 249/93- dizendo que, após consultar a unidade técnica responsável por esta atividade, informa:

"Cabe ressaltar que o INT já se pronunciou diversas vezes sobre o assunto, por meio de pareceres técnicos, elaborados pelo Núcleo de Avaliação Tecnológica, em atendimento a constantes solicitações provenientes do Ministério da Fazenda/Coordenadoria da Receita Federal.

Face ao exposto este Instituto tem se pronunciado em considerar como índice empírico, tecnicamente aceitável, para as diferenças para mais ou para menos, ocorridas no transporte marítimo de granéis, sólidos e líquidos o valor aproximado de 5%(cinco por cento) incidente sobre a quantidade total embarcada.

Na tentativa de suprir a deficiência da diligência determinada por esta Câmara, em razão da ausência do funcionário designado pela repartição fiscal para acompanhar a descarga, por motivo de sua aposentadoria, foi preparado ofício à DOW PRODUTOS QUIMICOS LTDA, cujo original encontra-se anexado às fls. 95 dos autos, dando a entender que o mesmo não foi expedido, já que não se encontra entre os anexos o respectivo "A.R.", nem qualquer pronunciamento da referida empresa sobre as questões formuladas pela DRF/Santos.

Em que pese esta falha, o processo já possui elementos suficientes para formação de meu melhor juízo e emissão de decisão.

E o Relatório.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES

-6-
REC. 114.943.
AC. 302-32.858.

V O I O

O processo em questão, em que é Autuada e Recorrente empresa Transportadora Marítima, versa, como já visto, sobre a exigência de imposto de importação em decorrência da falta de 1,7% de produto químico líquido, POLI (OXI-PROPILENO)POLIOL, transportado a Granel; bem como a cobrança da multa prevista no art. 522, inciso III, do Regulamento Aduaneiro, pelo acréscimo de 394 kgs. de outro produto químico (HEXAMETILENOIMINE), também líquido transportado a Granel, neste caso considerado como sendo "um volume" para efeito da aplicação da referida penalidade.

O percentual da mercadoria faltante apurada (8.847,43 kgs) é de 1,7% em relação ao manifestado (499.973, kgs), enquanto que para o acréscimo não se tem notícia do percentual correspondente.

O atuante descontou da falta apurada, para efeito de exclusão da exigência do I.I., o percentual de 0,5%, previsto na I.N. SRF-095/84.

Para mim já seriam suficientes o bastante as informações acima referenciadas, para julgar improcedente a exigência do Imposto pela falta mencionada, pois considero que as diferenças de mercadorias transportadas a Granel, por via marítima, líquidas ou sólidas, até o percentual de 5% (cinco por cento) em relação ao total manifestado, são consideradas, para todos os efeitos, inclusive tributários, como QUEBRA INEVITAVEL, enquadrando-se, portanto, no campo das situações decorrentes de CASO FORTUITO ou FORÇA MAIOR, conforme reconhecido pela própria Secretaria da Receita Federal nos Considerandos de sua Instrução Normativa n 012 de 1976.

Igualmente e, por equidade, também não considero ocorrida infração punível com a penalidade prevista no art. 526, inciso III, do Regulamento Aduaneiro, considerando, ainda, o disposto no art. 169, parágrafo 7, do Decreto-lei n 37/66 (redação da Lei n 6.652/78, art. 2) determinando que não constitui infração, dentre outras coisas, a diferença, para mais ou para menos, não superior a 10% (dez por cento) quanto ao preço, e a 5% (cinco por cento) quanto à quantidade ou peso, desde que não ocorram concomitantemente.

Embora o caso do acréscimo da mercadoria não constitua infração administrativa, entendo que os mesmos motivos que a legislação não considera a existência de tal infração no caso mencionado, servem também para aplicação à multa do art. 522, III do



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

-7-

REC. 114.943.
AC. 302-32.858.

R.A., mesmo porque tal capitulação está relacionada com a falta de "volumes" e não de "granéis", como se observa de sua matriz legal, o art. 107, inciso VI, do Decreto-lei n 37/66.

Relevante destacar, todavia, que as informações trazidas aos autos em função da diligência determinada por Resolução desta Câmara deram-me maior convicção para prover o Recurso ora em exame.

Em primeiro lugar denota-se que a descarga em apreço, por solicitação da Importadora, foi realizada diretamente em terminal particular (privativo), da empresa DOW QUIMICA (Ilha Almoa), não tendo ficado comprovado que tenha sido acompanhada pela fiscalização aduaneira.

Forçoso se torna reconhecer, portanto, que as informações contidas no documento de descarga (IDFA) emitida pela Entidade Portuária - CODESP - (fls. 04) nada mais são do que dados colhidos junto ao referido terminal particular.

Por sua vez, a empresa SGS DO BRASIL S/A, emitente do Laudo de fls. 41/43, com tradução às fls. 44/45, responde às questões que lhe foram formuladas, declarando, dentre outras coisas, que as medições tomadas A BORDO não são confiáveis, sendo adotadas apenas "como uma referência para se apurar possíveis irregularidades", não sendo normalmente aceitas como determinações precisas em função de vários fatores que relacionou, como anteriormente relatado.

Diz a referida Empresa que as quantidades normalmente aceitas como oficiais são as obtidas por medições dos tanques de terra, na origem e no destino.

É importante ressaltar que os resultados das medições realizadas em TANQUE DE TERRA nada têm a ver com a responsabilidade do Transportador, haja vista que, como me parece óbvio, a quantidade colocada a bordo do navio na origem (efetivamente embarcada) pode não ser, evidentemente, a mesma indicada na medição do tanque de terra na ocasião. De igual forma, a quantidade apurada através da medição do tanque de terra no destino pode não ser a mesma descarregada de bordo ou a que existia a bordo quando da chegada do navio ao destino.

A mesma firma SGS DO BRASIL S/A alinha uma série de fatores que ocorre nas operações de granéis líquidos, que pode influenciar na chamada "perda operacional" da mercadoria, concedida para cada movimentação que esta sofre no transcurso dos processos de embarque, transporte e descarga devido, principalmente, à quantidade de carga que pode remanescer nas linhas do terminal que



MINISTÉRIO DA FAZENDA

TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

-8-

REC. 114.943.


AC. 302-32.858.

efetuou o carregamento, nas linhas e tanques de bordo e nas linhas do terminal recebedor, após a descarga.

Por sua vez, o Instituto Nacional de Tecnologia (INT), pronunciando-se sobre o assunto às fls. 102, arremata da seguinte forma: "Face ao exposto este Instituto tem se pronunciado em considerar como índice empírico, tecnicamente aceitável, para as diferenças para mais ou para menos, ocorridas no transporte marítimo de granéis, sólidos e líquidos, o valor aproximado de 5% (cinco por cento) incidente sobre a quantidade total embarcada".

Por tais razões, considerando não ter ficado caracterizada falta de mercadoria nem infração por acréscimo cometida pela Recorrente, voto no sentido de dar integral provimento ao Recurso.

Sala das Sessões, 30 de setembro de 1994


PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES
Relator.