



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO

PROCESSO Nº 10845/004.744/88-21

Sessão de 22 de março de 1993

ACORDÃO Nº CSRF/03-02.108

Recurso nº: RD/301-0.117

Recorrente: CIA.DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO REP.P/ NAUTILUS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.

Recorrida : PRIMEIRA CÂMARA DO TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

INTERESSADA: FAZENDA NACIONAL

CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO - CLÁUSULA HOUSE TO PIER - TAXA CAMBIAL

- 1 - Convenções particulares não podem ser opostas à Fazenda Pública, para modificar a definição legal do sujeito passivo da obrigação tributária correspondente (art. 123 do CTN).
- 2 - A taxa cambial aplicável para conversão da moeda negociada é aquela vigente na data do lançamento do crédito tributário (artigo 23, parágrafo único, do D.L. nº 37/66).
- 3 - Recurso negado.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos de recurso interposto por CIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRA REP. POR NAUTILUS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA:

ACORDAM os Membros da Câmara Superior de Recursos Fiscais, pelo voto de qualidade rejeitar a preliminar, para reconhecer a responsabilidade do transportador. Vencidos os Cons. Fausto de Freitas e Castro Neto, Sérgio Castro Neves, Ubaldo Campelo Neto e Sebastião Rodrigues Cabral, que acolhiam. No mérito, por maioria de votos, negar provimento ao recurso, nos termos do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencido o Cons. Ubaldo Campelo Neto, que provia o recurso.

Sala das Sessões-DF, em 22 de março de 1993.



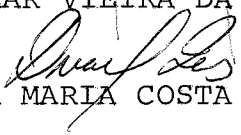
MARIAM SELF

- PRESIDENTE



ITAMAR VIEIRA DA COSTA

- RELATOR



DIVA MARIA COSTA CRUZ E REIS - PROCURADORA DA FAZENDA NACIONAL

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros:
JOÃO HOLANDA COSTA e HUMBERTO ESMERALDO BARRETO FILHO.



PROCESSO N. 10845.004744/88-21

RECURSO N. RD/301-0.117 - ACÓRDÃO CSRF/N.03-02.108

RECORRENTE: CIA. DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO, REP. POR
NAUTILUS AGENCIA MARITIMA LTDA.

RECORRIDA : 1a. CAMARA DO TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE

RELATÓRIO

A empresa em referência recorre a esta Câmara Superior da decisão contida no Acórdão n. 301-25.982, para vê-la reformada no que respeita à questão da responsabilidade do transportador sobre a falta de mercadorias transportadas sob a cláusula House to Pier e à questão da taxa cambial a ser empregada na conversão da moeda negociada.

A decisão recorrida expressa o entendimento de que as convenções particulares não podem ser opostas à Fazenda Pública, para modificar a definição legal do sujeito passivo da obrigação tributária correspondente, e de que a operação cambial, para efeito de cálculo do crédito tributário constituído, deverá ser efetuada com base na taxa vigente na data do respectivo lançamento.

Inconformada, a recorrente insiste em que não responde pelo extravio de mercadoria que, transportada sob a cláusula House to Pier, foi descarregada em container em perfeitas condições, cujos lacres apresentavam-se intactos.

Argumenta que as condições de transporte são, na verdade, acordos internacionais, estabelecidos nas convenções de frete e ratificados pelos países signatários, e, como tal, capazes de modificar a legislação tributária interna.

Transcreve o texto do artigo 30, inciso I, do Decreto n. 80.145/77 (Regulamento da Lei n. 6288/75) em socorro à tese de que o transportador será exonerado de responsabilidade sobre perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer erro ou negligência do exportador, expedidor, importador ou destinatário.

Quanto à questão do câmbio monetário, reitera os argumentos anteriormente apresentados, para pleitear a adoção da taxa vigente na data da entrada do navio no território nacional.

A Procuradoria da Fazenda Nacional, contralegando, defende a confirmação do acórdão recorrido.

E o relatório.



V O T O

Quanto à cláusula de transporte, transcrevo, e, a este incorporo, o voto por mim proferido na Câmara originária - Acórdão n. 301-25.982:

"Nas transações comerciais internacionais tem-se procurado adotar parâmetros de convivência para o bom andamento dos negócios. E, como no presente caso, há sempre o envolvimento de diversos interessados tais como, o exportador, o transportador, o importador, etc."

As partes estabelecem uma série de direitos e deveres a serem observados, tendo em conta, sempre, as legislações internas de cada país e as reiteradas práticas de comércio internacional.

Assim acontece em relação ao transporte: o exportador e o transportador firmam o respectivo contrato. Nele pode haver cláusulas que visem à facilitação da remessa. E o caso de o exportador, por exemplo, estufar todos os containers em seu próprio estabelecimento onde são lacrados. Os volumes são acondicionados nos containers pelo próprio expedidor da carga. Daí as cláusulas contratuais entre o exportador e o transportador denominadas "house to pier", "house to house", etc.

Para melhor equacionar, em nível interno, os problemas na área de transporte foi editada a Lei n.º 6288, de 11 de dezembro de 1975 que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências."

Nessa lei foi conceituado o que seja um container (art. 2º) e esclarecido que ele é, sempre, um equipamento ou acessório do veículo transportador, nunca uma embalagem (art. 3º). Foram, também, estabelecidas normas quanto à responsabilidade legal e à prescrição e nulidade. O transportador é o responsável pelas perdas e danos às mercadorias desde o recebimento até a entrega (art. 19). Se houve avaria, lavra-se o "Termo de Avaria, facultando-se às partes o direito à vistoria (art. 18). Em algumas situações poderá ser exonerado de qualquer responsabilidade o transportador (art. 20). Ocorrendo litígio resultante de transporte intermodal o foro competente será o constante do conhecimento de transporte, sendo permitido ao transportador e ao proprietário da mercadoria recorrerem à arbitragem (art. 21). E o direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano a contar da data da descarga das mercadorias (art. 23). E o art. 24 esclarece que as estipulações que contrariem as disposições dessa lei, são consideradas nulas.

Como se viu, todo o arcabouço legal inserido na citada lei, constitui um sistema visando a manter um equilíbrio nas relações entre as partes interessadas. E tudo



na órbita do Direito Privado (fundamentalmente Civil e Comercial).

A Lei n. 6298/75 foi regulamentada pelo Decreto n. 80.145 de 15 de agosto de 1977. Os dispositivos do referido Decreto permitiram a operacionalização do transporte de mercadorias nas modalidades indicadas.

E, em seu art. 34, esclarece o óbvio. Ali, ao referir-se ao Capítulo VII - Da responsabilidade legal, enfatiza, verbis:

"Art. 34 - As normas deste capítulo não se aplicam às determinações da responsabilidade fiscal que regem a legislação tributária."

E não poderia ser de outra maneira já que o Código Tributário Nacional, (Lei 5172/66), lei complementar, de hierarquia superior à lei ordinária afasta qualquer possibilidade de convenções entre particulares ilidirem a responsabilidade pelo pagamento de tributos. E o que dispõe o art. 123, verbis:

"Art. 123 - Salvo disposições de lei em contrário, as convenções particulares, relativas à responsabilidade pelo pagamento de tributos, não podem ser opostas à Fazenda Pública, para modificar a definição legal do sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes."

E o Decreto-lei n. 37/66 estatui, em seu art.32, com a redação dada pelo Decreto-lei n. 2472/88, o seguinte:

"Art. 32 - É responsável pelo imposto:

I - o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno."

Já o art. 60 do mesmo Decreto-lei n. 37/66, estatui, verbis:

"Art. 60 - Considerar-se-á, para efeitos fiscais:

I - ...omissis...

II - Extravio - toda e qualquer falta de mercadoria.

Parágrafo único - O dano ou avaria e o extravio são apurados em processo, na forma que prescrever o regulamento, cabendo ao responsável, assim reconhecido pela autoridade aduaneira, indenizar à Fazenda Nacional do valor dos tributos que, em consequência, deixarem de ser recolhidos."

O Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto n. 91.030/85 assim dispõe em seu art. 476, verbis:



"Art. 476 - A conferência final de manifesto destina-se a constatar falta ou acréscimo, de volume ou mercadoria entrada no território aduaneiro, mediante confronto do manifesto com os registros de descarga (DL 37/66, art. 39, 1).

Parágrafo único - Constatada falta ou acréscimo, e feitas, se for o caso, as necessárias diligências, adotar-se-á o procedimento fiscal adequado."

E o 1 do art. 478, arremata:

"Art. 478 - ...omissis..."

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

I - ...omissis..."

""

VI - falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel, manifestados."

Todo o aparato "legal-tributário" antes transcritos nos conduz, em relação à responsabilidade fiscal, ao transportador.

No caso sob exame vê-se que não pode responsabilizar o importador (Petrobrás) tendo em vista que este recebeu a mercadoria desembaraçada já com um volume a menos (fls. 15).

Como não houve violação de lacre até o momento da "desova", do esvaziamento de cada container, a responsabilidade também não pode ser atribuída à CODESP já que o produto durante os dias em que esteve armazenado não foi retirado dos containers.

Aquele que aceitou e recebeu, em um acessório (container) de seu veículo, mercadoria estufada irregularmente, a este, o transportador cabe responder perante a Fazenda Nacional pelos encargos tributários decorrentes da irregularidade constatada. Até porque assim está determinado pela legislação conforme já, exaustivamente, demonstrado."

No que respeita à taxa cambial aplicável na conversão da moeda negociada, acompanho a jurisprudência pacífica firmada no âmbito tanto desta Câmara quanto do Terceiro Conselho, que fixa, como referencial para o câmbio a ser operado, a data do lançamento tributário, conforme estabelece o artigo 107, parágrafo único, do Decreto número 91.030/85.

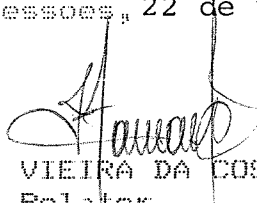
Relativamente a essa matéria, convém acrescentar que o dispositivo regulamentar repudiado pela recorrente é regra particular especial, que se impoe à regra geral, a qual define como fato gerador dos impostos incidentes sobre a importação, a data da entrada da mercadoria no território nacional.

Por genérica, esta regra não se aplica satisfatoriamente à hipótese tipificada nos autos, que pressupõe para sua configuração a execução dos procedimentos fiscais necessários à sua apuração. Ausentes tais procedimentos não

se identifica a ocorrência da falta de mercadoria e, portanto, não se tem por ocorrido o fato gerador dos tributos incidentes sobre tais faltas. Nesses casos, o fato gerador consubstancia-se com o lançamento do crédito tributário, lançamento este que fixa o momento de sua ocorrência.

Face ao exposto, nego provimento ao recurso especial interposto.

Sala das Sessões, 22 de março de 1993.


ITAMAR VIEIRA DA COSTA
Relator

