



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 10907.720502/2011-61
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3401-012.567 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária
Sessão de 26 de outubro de 2023
Recorrente CSAV GROUP AGENCIES BRAZIL AGENCIAMENTO DE TRANSPORTES LTDA.
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO (II)

Data do fato gerador: 24/06/2010

LEGITIMIDADE PASSIVA. AGENTE MARÍTIMO. REPRESENTANTE DO TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. TERMO DE RESPONSABILIDADE.

O agente marítimo, na condição de representante, no país, de transportador estrangeiro, é responsável solidário em relação aos tributos devidos por aquele, além de ser responsável pelos tributos, multas e demais obrigações que venham a ser apuradas, quando assinar termo de responsabilidade para liberação de embarcação antes da conferência final do manifesto, nos termos do artigo 39, §3º, do Decreto-lei 37/66.

EXTRAVIO DE MERCADORIA. CLÁUSULA SAID TO CONTAIN E FCL/FCL. RESPONSABILIDADE TRANSPORTADOR. AUSÊNCIA DE INDÍCIOS DE VIOLAÇÃO E AVARIA

As cláusulas “said to contain” e FCL/FCL no Conhecimento de Embarque Marítimo só são capazes de afastar a responsabilidade do transportador quando não evidenciados indícios de violação ou avaria que corroborem a ocorrência do extravio.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos , em rejeitar a preliminar de ilegitimidade passiva e, no mérito, negar-lhe provimento.

(documento assinado digitalmente)

Marcos Roberto da Silva - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Matheus Schwertner Ziccarelli Rodrigues - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Renan Gomes Rego, Matheus Schwertner Ziccarelli Rodrigues, Joao Jose Schini Norbiato (suplente convocado(a)),

Anna Dolores Barros de Oliveira Sa Malta (suplente convocado(a)), Wilson Antonio de Souza Correa (suplente convocado(a)), Marcos Roberto da Silva (Presidente).

Relatório

Por bem narrar os fatos ocorridos, adoto o relatório contido na decisão proferida pela Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil em Fortaleza (CE):

*Trata o presente processo de Auto de Infração, lavrado contra o contribuinte acima qualificado, como resultado da realização de procedimento de Vistoria Aduaneira, para exigência de Lançamento com exigência de II, IPI, PIS, COFINS e multa no montante de **R\$ 5.926,19**.*

*Segundo consta do Auto de Infração, em procedimento de Vistoria Aduaneira, formalizado através do processo administrativo nº 10907.000995/2010-39, apurou-se responsabilidade do transportador estrangeiro, solidariamente com o representante do mesmo no País, pelo **extravio de UMA BOBINA COM 9.894 kg**, conforme consta do Termo de Vistoria Aduaneira (fls. 28-29), **de 24/06/2010**, de onde extrai-se os seguintes trechos:*

(...)

Nas dependências do TCP, em 24/06/2010 as 10:0011, foi realizada a Vistoria Aduaneira na presença dos interessados supracitados e por nós, Auditor Fiscal Luiz Fernando Dombrowski e Analista Técnico Vilson Benvenutti, membros da comissão de Vistoria Aduaneira.

Trata-se de Vistoria Aduaneira a pedido, solicitada devido a acidente ocorrido a bordo do navio CSAV RAUTEN, a fim de verificar-se a extensão das avarias causadas na carga coberta pelo BL MSCUB5187204 , container FSCU359772-7.

No exame realizado constatou-se que uma das bobinas transportadas soltou-se dentro do contêiner sendo arremessada para fora através da parede do mesmo, ocasionando assim o seu extravio.

Foi lavrado Termo de Avaria pelo depositário no ato da descarga da unidade de carga em suas dependências.

Com isso concluímos que a responsabilidade pelo extravio identificado na carga é do Transportador, solidariamente com seu representante no país, nos termos do art. 661 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 6759/2009.

Cumprе trazer à colação, também, trechos da descrição dos fatos da autuação:

O depositário apresentou Termo de Avaria lavrado no ato da descarga do referido contêiner, anexado a este auto.

Ao final da vistoria, apurou-se o extravio de uma bobina com 9.894 Kg e a responsabilidade do transportador estrangeiro CSAV Group, solidariamente com seu representante no país, pela falta apurada, com base no art. 32, parágrafo único, alínea "b" do Decreto-Lei nº 2.472/88, e art. 660 do RA, sendo ele o efetivo transportador conforme cópias dos Termos de Responsabilidade e de Visita anexados a este auto e a evidenciação do nome de seu navio CSAV RAUTEN no BL apresentado.

Sobre o valor do imposto, também incide a multa prevista no RA, em seu Art. 702, inciso III, alínea "c".

Por fim, consta anexo aos autos (fl. 30), Termo de Responsabilidade, datado de 16/06/2010, assinado por representante da autuada, conforme imagem abaixo: (...)

(...)

Cientificada do Auto de Infração, em 12/12/2011, a interessada apresentou impugnação e documentos, tempestivamente, em 11/01/2012, juntados às fls.53-76 e seguintes, alegando, em síntese :

1) Da responsabilidade do transportador emissor do B/L e não do transportador efetivo.

Que, existem diversas modalidades de afretamento de uma embarcação e, nem sempre aquele que empresta o nome a um navio, será o transportador de fato;

Que, a responsabilidade deveria recair sobre o transportador emitente do conhecimento de embarque (BL) e não no transportador efetivo;

Que, ainda que fosse plausível responsabilizar o transportador efetivo, este não seria a empresa CSAV GROUP, mas sim a empresa suíça MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A, representada no Brasil pela MSC MEDITERRANEAN SHIPPING DO BRASIL LTDA, inscrita no CNPJ 02.378.779/0001-09;

Que, a autuação fundamentou entendimento com base no termo de responsabilidade e termo de visita aduaneira, anexos aos autos, porém referidos termos mostram claramente que o armador da embarcação era a empresa NORTHERN DISCOVERY SHIPPING CORPORATION e não a CSAV.

Que, tanto no pedido de vista aduaneira como no termo de vista aduaneira, o representante da CSAV GROUP fez ressalva de que o B/L era da MSC e não da CSAV.

2) Da ilegitimidade passiva do agente de navegação

Que, não se pode penalizar o agente(mandatário) por obrigações imputáveis ao transportador(mandante);

Que, inexistente previsão legal de responsabilização solidária do agente;

3) Da ausência de prova da mercadoria acondicionada no contêiner

Que, inexistente qualquer prova de que a mercadoria (principalmente quantidade) que esta sendo considerada para fins de tributação, tenha sido efetivamente embarcada.

A Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento em Fortaleza/CE (DRJ), por meio do Acórdão nº 08-45.115, de 23 de novembro de 2018, julgou improcedente a impugnação, mantendo integralmente o crédito tributário, nos seguintes termos:

Da legitimidade passiva do representante do transportador

A impugnante alega a sua ilegitimidade passiva por não se tratar de transportador internacional, mas sim mero representante deste no País.

A tese apresentada não merece acolhimento. Vejamos.

Em sua impugnação a interessada reconhece sua condição de agente marítimo do transportador estrangeiro.

*Ao contrário do alegado pelo impugnante, as disposições legais vigentes prescrevem expressamente a responsabilidade do agente marítimo, **na qualidade de representante***

do transportador estrangeiro no País, conforme disposto no art. 32 do Decreto-Lei nº 37/1966 (grifou-se): (...)

Por sua vez, a Lei nº 10.865/2004 dispõe de forma semelhante em relação às contribuições para o PIS-Importação e Cofins-Importação (grifou-se): (...)

Com efeito, o agente marítimo, por ser o representante do transportador estrangeiro no País, é responsável solidário com este em relação à eventual exigência dos tributos aduaneiros.

Infere-se, portanto, que em face da dificuldade de se exigir do transportador estrangeiro o crédito tributário decorrente da obrigação, com fulcro no art. 121, parágrafo único, II, c/c o art. 124, II, do CTN, a lei designou como responsável solidário, nessa hipótese, o seu representante no País, conforme demonstrado.

Da responsabilização pelo dano. Termo de Responsabilidade

A impugnante apresenta várias teses de defesa para se eximir da responsabilidade apontada pela autoridade aduaneira, entretanto o termo de responsabilidade assinado, em 16/10/2010 (fl.30), não deixa dúvidas que **a autuada assumiu o ônus por todas infrações que incorrer a embarcação.**(...)

No compromisso acima, constata-se que a impugnante (CSAV) fica responsável:

- por todas as infrações tributárias que incorrer a embarcação; no período de 16/06/2010 à 16/06/2015.

- solidariamente, pelo pagamento dos tributos, multas e outras obrigações que devam ser satisfeitas por força de divergências apuradas na forma da Lei.

- pelos débitos fiscais da embarcação, ainda que decorrentes de multas aplicadas aos transportadores de carga.

(...)

Como se vê, no caso de eventual falta de mercadoria tem início uma série de procedimentos com intuito de apurar a responsabilidade pelos débitos decorrentes, ficando o veículo transportador sob custódia dos débitos fiscais. A legislação autoriza a liberação do veículo mediante termo de responsabilidade quanto às obrigações que venham a ser apuradas.

Desta forma, considerando que o Termo de Responsabilidade, assinado pela impugnante, não deixa dúvidas dos compromissos assumidos, entendo que o reconhecimento da responsabilidade, pela autoridade fiscal, foi perfeitamente correto.

A recorrente interpôs Recurso Voluntário reiterando os argumentos da impugnação, sintetizados nos seguintes tópicos:

1. DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR EMISSOR DO B/L E NÃO DO TRANSPORTADOR EFETIVO;
2. O ARMADOR DA EMBARCAÇÃO CSAV RAUTEN É A NORTHERN DISCOVERY SHIPPING CORPORATION E NÃO A CSAV;
3. DA ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE Inexistência de responsabilidade solidária - Arts. 660 e 661, II do RA;

4. DA AUSÊNCIA DE PROVA DA MERCADORIA ACONDICIONADA NO CONTAINER E DE QUE O EXTRAVIO OCORREU A BORDO - TRANSPORTADOR JÁ RECEBEU O CONTAINER ESTUFADO E LACRADO.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Matheus Schwertner Ziccarelli Rodrigues, Relator.

O Recurso Voluntário foi protocolado em 16/01/2019, portanto, dentro do prazo de 30 dias contados da notificação do acórdão recorrido, ocorrida em 17/12/2018. Ademais, cumpre com os requisitos formais de admissibilidade, devendo, por conseguinte, ser conhecido.

DA PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE PASSIVA

A recorrente sustenta a sua ilegitimidade passiva, com base nos seguintes argumentos:

A representação ocorre para viabilizar a operação de algumas atividades do transportador no país, sendo, nos termos do artigo 4º, §§ 1º e 2º, da IN 800/07, obrigatória. Contudo, essa viabilização não lhe atribui a condição de transportador.

Destaca-se que o agente marítimo apenas representa transportador marítimo estrangeiro. Portanto, atua na condição de agente de navegação, recebendo para isso um instrumento de mandato, nos termos do art. 653 do Código Civil Brasileiro.

Portanto, os atos praticados pelo mandatário são praticados em nome do mandante e não em nome próprio. O mandatário representa os interesses do mandante e não os seus próprios.

Assim, deve-se verificar se os atos que são atribuídos à autuada foram praticados em nome próprio ou em nome do transportador.

Constou no referido auto (fls. 18): "ao final da vistoria, apurou-se a responsabilidade do transportador marítimo...". (g.n.)

Portanto, se a obrigação era do transportador, é ele também quem deve sofrer as consequências por eventual descumprimento.

No presente caso, a Alfândega do Porto de Paranaguá pretende imputar ao transportador estrangeiro, solidariamente com a impugnante (seu agente no país), a responsabilidade por falta de mercadoria, com esteio nos artigos 660 e 661, II do Regulamento Aduaneiro.

Contudo, referidos artigos NÃO PREVEEM A SOLIDARIEDADE ENTRE O TRANSPORTADOR ESTRANGEIRO E SEU REPRESENTANTE NO PAÍS.

O art. 660 estabelece: (...)

O Poder Executivo, por meio do Regulamento Aduaneiro, estabeleceu que a responsabilidade pelo extravio de mercadorias será de quem lhe deu causa.

Verifica-se aí, claramente, a intenção de responsabilizar aquele que, de fato e de direito, agiu de modo a produzir o resultado previsto na norma.

O artigo 661 estabelece as hipóteses em que o transportador será responsabilizado:
(...)

Ora, o transportador é quem realiza, de fato e de direito, o transporte das mercadorias, sendo apenas ele, se for o caso, eventual responsável pelo seu extravio.

O agente de navegação, in casu, a recorrente, em nada contribui para este resultado, pois não realiza qualquer transporte.

A bem da verdade, em termos práticos, a atuação e a representação do transportador estrangeiro por parte do agente se inicia após a conclusão do transporte.

Desta forma, não pode o agente (mandatário) ser penalizado por obrigações imputáveis ao transportador (mandante).

Aliás, *inexiste previsão legal de responsabilização solidária do agente.*

Nos termos do artigo 265 do Código Civil, "a solidariedade não se presume; resulta da lei ou da vontade das partes".

Em não havendo lei prevendo a solidariedade entre o transportador e o agente, não pode o FISCO alargar o conceito da norma com intuito meramente arrecadatório. Com efeito, o entendimento ora exposto, é jurisprudência do STJ que, no REsp 1.129.430/SP, que assim decidiu: (...)

Importante ainda que se destaque que o agente de navegação sequer é considerado INTERVENIENTE pela legislação aduaneira. O artigo 76 da Lei 10.833/2003 assim prevê em seu parágrafo 2º: (...)

*Como se verifica, o ROL de intervenientes é bastante extenso e **TAXATIVO, NÃO SENDO O AGENTE DE NAVEGAÇÃO CONSIDERADO INTERVENIENTE, mas sim o transportador.***

*Assim, por qualquer ângulo que se observe a questão, independentemente do texto de lei utilizado para análise, se constata que **SOMENTE QUEM PODE SER RESPONSABILIZADO POR EXTRAVIO DE MERCADORIA É O TRANSPORTADOR.***

NÃO SE PODE EXTRAPOLAR OS LIMITES DAS RESPONSABILIDADES e, muito menos, atribuir penalidades a quem, de acordo com a própria legislação NÃO ERA O SUJEITO PASSIVO DE TAL DEVER.

(...)

Ora, qual é o artigo de lei OU MESMO DE INSTRUÇÃO NORMATIVA, prevendo a responsabilidade do agente por fatos imputáveis ao transportador?

Simplesmente não existe!!!

Nesse sentido, vale destacar a súmula 192 do extinto TFR que é clara ao decidir que "O agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para os efeitos do Decreto-Lei nº 37 de 1966." A despeito da orientação contida nessa súmula, o auto apontou como único responsável a agência marítima, quando esta, efetivamente, agiu no exercício exclusivo de suas atribuições.

Se a ALFÂNDEGA encontra dificuldades operacionais para impor penalidades ao transportador, como a ausência de um CNPJ, por exemplo, não pode se livrar desse encargo simplesmente autuando terceiros, sem qualquer embasamento legal para tanto.

(...)

*Em face de todo o exposto, considerando que **transportador e agente são figuras jurídicas diversas**, não poderá subsistir a pretensão da ADUANA, que deverá ser revista, sendo declarado nulo o auto de infração, posto que direcionado a parte manifestamente ilegítima, cessando todos os seus efeitos.*

Com a devida vênia, a pretensão recursal se baseia em argumentos que não mais subsistem após a edição do Decreto-lei nº 2.472/88, que alterou a redação original do Decreto-lei nº 37/66, existindo atualmente previsão legal expressa de responsabilização solidária do representante, no país, do transportador estrangeiro, nos termos do artigo 32, Parágrafo único, inciso II, do Decreto-lei nº 37/66, abaixo transcrito:

Art. 32. **É responsável pelo imposto:**

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

II - o depositário, assim considerada qualquer pessoa incumbida da custódia de mercadoria sob controle aduaneiro.

Parágrafo único. **É responsável solidário:**

I - o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto;

II - **o representante, no País, do transportador estrangeiro; (Grifamos)**

Tal histórico legislativo foi bem contextualizado na própria ementa trazida pela recorrente, do julgamento, em sede de Recurso Repetitivo, do REsp nº 1.129.430, pelo Superior Tribunal de Justiça, da qual transcrevo os seguintes excertos:

PROCESSO CIVIL. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. ARTIGO 543-C, DO CPC. TRIBUTÁRIO. IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA. AGENTE MARÍTIMO. ARTIGO 32, DO DECRETO-LEI 37/66. **FATO GERADOR ANTERIOR AO DECRETO-LEI 2.472/88. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL DA RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA.**

1. O agente marítimo, no exercício exclusivo de atribuições próprias, no período anterior à vigência do Decreto-Lei 2.472/88 (que alterou o artigo 32, do Decreto-Lei 37/66), não ostentava a condição de responsável tributário, nem se equiparava ao transportador, para fins de recolhimento do imposto sobre importação, porquanto inexistente previsão legal para tanto.

(...)

11. Conseqüentemente, antes do Decreto-Lei 2.472/88, inexistia hipótese legal expressa de responsabilidade tributária do "representante, no País, do transportador estrangeiro", contexto legislativo que culminou na edição da Súmula 192/TFR, editada em 19.11.1985, que cristalizou o entendimento de que: "O agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para efeitos do Decreto-Lei 37/66."

(...)

14. No que concerne ao período posterior à vigência do Decreto-Lei 2.472/88, sobreveio hipótese legal de responsabilidade tributária solidária (a qual não

comporta benefício de ordem, à luz inclusive do parágrafo único, do artigo 124, do CTN) do "representante, no país, do transportador estrangeiro". (...)

(REsp n. 1.129.430/SP, relator Ministro Luiz Fux, Primeira Seção, julgado em 24/11/2010, DJe de 14/12/2010.) (**Grifamos**)

Com efeito, o agente marítimo, por ser o representante do transportador estrangeiro no País, é responsável solidário com este em relação à eventual exigência dos tributos aduaneiros.

Some-se a isto que, conforme previsto no Termo de Responsabilidade assinado pela recorrente (fl. 30), a sua responsabilização decorre também do disposto no §3º, do artigo 39, do Decreto-lei 37/66:

Art.39 - A mercadoria procedente do exterior e transportada por qualquer via será registrada em manifesto ou outras declarações de efeito equivalente, para apresentação à autoridade aduaneira, como dispuser o regulamento.

§ 1º - O manifesto será submetido a conferência final para apuração de responsabilidade por eventuais diferenças quanto a falta ou acréscimo de mercadoria.

§ 2º - O veículo responde pelos débitos fiscais, inclusive os decorrentes de multas aplicadas aos transportadores da carga ou a seus condutores.

§ 3º - O veículo poderá ser liberado, antes da conferência final do manifesto, mediante **termo de responsabilidade firmado pelo representante do transportador, no País, quanto aos tributos, multas e demais obrigações que venham a ser apuradas.** (**Grifamos**)

Diante do exposto, voto por rejeitar a preliminar de ilegitimidade passiva.

DA RESPONSABILIDADE DECORRENTE DO TERMO DE RESPONSABILIDADE

A recorrente alega que a MSC MEDITERRANEAN foi a responsável por trazer as mercadorias da Antuérpia para Paranaguá, bem como a responsável pelo registro das informações nos sistemas da RFB, sendo ela também a responsável para fins tributários. Ainda, sustenta que o transportador efetivo, responsável pela armação da embarcação CSAV RAUTEN, é a NORTHERN DISCOVERY SHIPPING CORPORATION e não a CSAV, razão pela qual a pretensão da Alfândega de Paranaguá para cobrança dos impostos em discussão, não poderiam ser direcionadas à recorrente, uma vez que supostamente ilegítima.

Tais alegações são pertinentes e suficientes para responsabilizar também as empresas mencionadas. Ocorre que não são o bastante para afastar a responsabilidade da recorrente no presente caso, por se tratar de responsabilidade solidária que não comporta benefício de ordem.

Neste sentido, merece transcrição o compromisso assumido pela recorrente no Termo de Responsabilidade em referência:

(...) empresa qualificada acima, declara, de acordo com os parágrafos 1º e 2º, do artigo 64, do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 6.759/09 (Decreto-Lei nº 37/66, art. 39, parágrafos 2º e 3º, com redação dada pelo Decreto-lei nº 2.472/88, art. 1º), que **se responsabiliza por todas as infrações tributárias em que incorrer a**

embarcação supramencionada, a partir desta data até a data consignada acima, **ficando responsável solidário pelo pagamento dos tributos, multas e outras obrigações tributárias que devam ser satisfeitas por força de divergências apuradas na forma da Lei**, respondendo o veículo pelos débitos fiscais, mesmo aqueles decorrentes de multas aplicadas aos transportadores de carga ou a seus condutores.

Declara, outrossim, que o compromisso ora assumido prevalece enquanto não decair o direito da Fazenda Nacional de constituir eventuais créditos tributários apurados relativamente a fatos geradores ocorridos até a data de validade para liberação deste navio. Declara ainda estar ciente de que deverá manter arquivados, pelo prazo de cinco anos, todos os documentos inerentes a contratação dos seus serviços pelos armadores, fretadores e/ou prepostos. **(Grifamos)**

Desta forma, havendo previsão legal para responsabilização tributária do representante, no País, do transportador estrangeiro que assume, mediante Termo de Responsabilidade, a responsabilidade pelos tributos, multas e demais obrigações que venham a ser apuradas relativas a determinada embarcação, e tendo sido devidamente apurado o extravio da mercadoria relativa à embarcação da qual a recorrente se responsabilizou por todas as infrações tributárias incorridas, foi correta a lavratura do auto de infração em face da recorrente, ainda que pudesse ter sido lavrada em face dos demais responsáveis.

Por todo o exposto, voto por negar provimento ao recurso neste tópico.

DA AUSÊNCIA DE PROVA DA MERCADORIA ACONDICIONADA NO CONTAINER E DE QUE O EXTRAVIO OCORREU A BORDO

Quanto a este tópico, a recorrente alega não haver prova efetiva da quantidade de mercadoria que foi extraviada, com base nos seguintes argumentos:

Caso fiquem superadas as teses acima, o que se admite por epítrope, cumpre ressaltar que, nem mesmo o transportador poderia ser responsabilizado pelo ocorrido.

Isto porque não existe prova de qual foi a mercadoria embarcada (muito menos de sua quantidade) e que supostamente deveria ter chegado ao território aduaneiro.

*Afinal, pelo B/L MSCUB5187204, emitido pela MSC, se nota que o transportador recebeu, no porto de origem, o container já estufado e lacrado pelo embarcador, **não tendo tido acesso ao seu conteúdo**.*

*Isso se evidencia por meio de algumas expressões constantes do B/L: a sigla **FCL/FCL** e "**SAID TO CONTAIN**".*

(...)

A expressão SAID TO CONTAIN, em uma tradução livre, significa DIZENDO CONTER.

*Ela denota que o transportador não teve acesso ao conteúdo do container, razão pela qual ele **não atesta a exatidão das informações relativas à mercadoria** (que foram prestadas pelo embarcador), mas **apenas afirma que recebeu um container DIZENDO CONTER determinada carga**.*

(...)

A cláusula FCL/FCL é uma condição que se insere em conhecimentos de embarque que visa definir, entre os participantes da relação, as condições relativas à estufagem da unidade de carga (se total ou parcial) e por quem esta deve ser realizada.

(...)

Assim, a expressão FCL/FCL tem como principal função determinar a responsabilidade pela estufagem e desova da unidade de carga.

Conjugando-se todos os elementos apontados no B/L, é inequívoco de que não existe qualquer prova de que a mercadoria (principalmente a quantidade) que está sendo considerada pela ADUANA para fins de tributação, tenha sido efetivamente embarcada.

Disto decorre, também, não haver prova efetiva da quantidade de mercadoria que foi extraviada.

Ocorre que tais argumentos só são capazes de afastar a responsabilidade do transportador quando não há qualquer indício de violação ou avaria do volume ou container em que se encontrava a mercadoria, situação bastante distinta da presente.

No presente caso, restou devidamente registrado no Termo de Vistoria (fls. 28/29), indícios externos de violação, sinais externos de avarias, além da ocorrência de acidente a bordo do navio, sendo constatado que uma das bobinas transportadas soltou-se do contêiner, sendo arremessada para fora através da parede do mesmo, ocasionando assim o seu extravio.

Tais constatações são plenamente corroboradas pelo Conhecimento de Embarque Marítimo (B/L), invoices e packing list, com a descrição da mercadoria extraviada (fls. 33 a 39), além do Termo de Avaria registrado pelo depositário no ato da descarga da unidade de carga em suas dependências (fl. 40) e das fotos juntadas ao auto de infração (fls. 41 a 44)

Diante disto, restou devidamente comprovada a avaria do container a bordo do navio, com o consequente extravio de 01 bobina de aço de 9.894 Kg, razão pela qual não merecem prosperar os argumentos da recorrente.

Por todo o exposto, voto por negar provimento ao recurso também neste tópico.

CONCLUSÃO

Por todo exposto, voto por conhecer do Recurso Voluntário, rejeitar a preliminar de ilegitimidade passiva e, no mérito, por negar-lhe provimento.

(documento assinado digitalmente)

Matheus Schwertner Ziccarelli Rodrigues

