

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11050-000143/93-15  
SESSÃO DE : 19 de junho de 1997  
ACÓRDÃO Nº : 303-28.663  
RECURSO Nº : 118.538  
RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO  
MARÍTIMO LTDA  
RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS

CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO.

1. Agente marítimo é responsável solidário com o transportador estrangeiro (art. 32 § único do DL 37/66, combinado com o art. 1º do DL. 2.482/88).
2. Falta na descarga de ACIDO ORTOFOSFÓRICO, Tolerância de falta até 50% do total manifestado conforme PARECER específico do INT.

Rejeitada a preliminar de ilegitimidade de parte passiva .

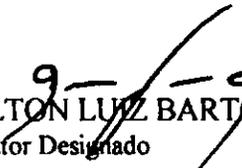
PROVIDO O RECURSO QUANDO AO MÉRITO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em rejeitar a preliminar de ilegitimidade de parte passiva e no mérito, pelo voto de qualidade em dar provimento ao recurso voluntário, vencidos os conselheiros Guinês Alvarez Fernandes, relator, Levi Davet Alves e Anelise Daudt Prieto. Designado para redigir o acórdão o conselheiro Nilton Luiz Bartoli, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 19 de junho de 1997

  
JOÃO HOLANDA COSTA  
Presidente

  
NILTON LUZ BARTOLI  
Relator Designado

  
Luclana Cortez Roriz Pontes  
Procuradora da Fazenda Nacional

24 NOV 1997

Participou, ainda, do presente julgamento, o seguinte Conselheiro: MANOEL D'ASSUNÇÃO FERREIRA GOMES. Ausentes os Conselheiros: SÉRGIO SILVEIRA MELO e FRANCISCO RITTA BERNARDINO.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.538  
ACÓRDÃO Nº : 303-28.663  
RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO  
MARÍTIMO LTDA  
RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS  
RELATOR(A) : GUINÊS ALVAREZ FERNANDES  
RELATOR DESIG. : NILTON LUIZ BARTOLI

RELATÓRIO

Em conferência final de manifesto do navio "Bow Saphir", chegado ao Porto do Rio Grande em 21/08/92, a fiscalização aduaneira apurou diferença de 32.754 quilos de ácido ortofosfórico, em carregamento de 2.500.170 quilos e após tolerar a quebra de 0,5%, imputou à Recorrente, representante do armador, a exigência do imposto de importação correspondente a falta de 20.254 quilos, no montante de 460,14 ufir's.

Regularmente intimada, a Autuada, tempestivamente, impugnou a imputação, arguindo em síntese que:

O documento hábil para comprovar a quantidade de carga é o relatório de "ullage", que resulta de medições realizadas nos tanques de bordo, antes do início da descarga, eis que as efetivadas nos tanques de terra, após o término das operações, não se prestam a exata quantificação, face a ocorrências de volatilização, sedimentação, desvios involuntários para outros tanques, mistura com outras cargas, vazamento nas linhas subterrâneas, etc.

Argúi que as perícias técnicas, de forma uniforme, afirmam a quebra no transporte de granel e a doutrina e jurisprudência, vêm aceitando o percentual de 5%, em consonância com laudos emitidos pelo Instituto Nacional de Tecnologia.

Postula que o importador seja intimado a juntar relatório de "ullage" para comprovar a quantidade existente nos tanques de bordo, quando da chegada do navio.

A autoridade preparadora determinou a juntada do certificado de arqueação, providência cumprida pela Delegacia de origem, com a juntada do documento de fls. 24, atestando por diferença, a descarga no tanque de terra de 2.467.416 quilos.

Em julgamento na instância singular, a DRJ de Porto Alegre concluiu pela procedência da imputação, sob os seguintes fundamentos:

A conferência final de manifesto prevista no art. 39, do Decreto-lei 37/66, é realizada mediante confronto com os registros de descarga, no caso obtidos a

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.538  
ACÓRDÃO Nº : 303-28.663

partir do laudo pericial de fls. 24-verso, e não com documentos que comprovariam quanto de carga trazia o navio.

A legislação prevê percentuais de tolerância para produtos sujeitos a quebras, equivocando-se a Autuada ao propor o percentual de 5%, eis que este só se aplica à multa, consoante dispõe o art. 521-II - "d" do Regulamento Aduaneiro, normatizado pela IN - 113/91, enquanto que para o tributo a tolerância é de 0,5%, segundo dispõe a IN - 95/94, procedimento acolhido pela repartição de origem.

Adiciona que a responsabilidade da Impugnante está contemplada no art. 32, parágrafo único - "b", do Decreto-lei 37/66, como representante do transportador estrangeiro e materializada no termo de responsabilidade de fls. 06.

Regularmente intimada, a Autuada, tempestivamente, ofertou recurso voluntário a este E. Conselho, através das razões de fls. 33/52, argüindo em síntese que:

É agente marítimo representante do transportador, agindo sempre em nome de seu mandante, que é o efetivo responsável pela embarcação, situação que o equipara ao representante comercial, qualidade em que subscreveu documentos ante a Receita Federal. Entende que a assinatura do termo de responsabilidade não a qualifica como responsável pela dívida de sua representada.

No mérito argüi que houve cerceamento de defesa, eis que a aferição foi feita por documento unilateral, desprezando o "relatório de ullage". A representada da Recorrente cumpriu o contrato de transporte, entregando toda a mercadoria que recebeu, e a medição foi efetuada no tanque de terra do importador, após o término da descarga, quando o navio já deixara o porto.

Em se tratando de granel, a descarga é feita pelo importador e a função do transportador se exaure com a atracação do navio e manutenção da temperatura adequada ao bombeamento, excluída a sua responsabilidade por danos constatados posteriormente.

A vistoria deveria ser realizada no desembarque da carga e não na entrega ao destinatário, com a presença das partes, procedimento para o qual não foi convidada, além do que, a Receita Federal não levou em conta trabalhos realizados pelo INT., que toleram a quebra de até 5%, face a quebra natural no granel, como o admite o art. 521, parágrafo 1º, do Regulamento Aduaneiro e ratificam ementas de julgados judiciais e decisões deste E. Conselho, que arrola.

Conclui, aduzindo que a mercadoria importada é sujeita a sedimentação, em função do tempo de armazenagem, além do que, o produto é isento, não havendo porque responsabilizar o transportador, reiterando a conversão do julgamento em diligência, para a realização das provas indeferidas pela decisão singular.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.538  
ACÓRDÃO Nº : 303-28.663

A Procuradoria da Fazenda Nacional manifestou-se a fls. 70/75, pela manutenção da exigência inaugural.

É o relatório.



**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº : 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

**VOTO VENCEDOR**

Com relação à preliminar levantada pela Recorrente discordo, “data vênia”, do entendimento do Nobre Relator, no que diz respeito à preclusão da matéria relativa a ilegitimidade de parte passiva “ad causam”, abordada na Apelação sob exame, sob argumento de que seria impossível renovar-lhe a instância, em sede recursal.

.....

Entendo, portanto, inteiramente pertinente o exame de tal preliminar por este Colegiado, pois que é questão fundamental neste processo, do ponto de vista da legalidade do lançamento fiscal, para que não haja o risco de vir o Judiciário, a pedido da Autuada, tornar totalmente nulo o processo administrativo, jogando por terra todo o trabalho até aqui desenvolvido, inutilmente.

Dito isto, sou pela rejeição da preliminar argüida, vez que não assiste razão à Recorrente, neste aspecto.

Com efeito, a matéria está claramente definida no parágrafo único, alínea “b”, do artigo 32, do Decreto-lei nº 37/66, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1º, da Lei nº. 2.472/88, que assim determina:

**“Art. 32 - .....**

**Parágrafo único - É responsável solidário:**

**a) .....**

**b) o representante, no País, de transportador estrangeiro”.**

É a própria Recorrente quem afirma, em seu Recurso Voluntário de fls., ter atuado, no presente caso, em nome da empresa “ODFJELL TANKER KS”, estabelecida em Conrad Mohrsvei 29, P.O. Box 25, 5032 Mínde, Noruega, Armadora do navio envolvido - “Bow Saphir”.

Evidente, portanto, que em se tratando de transportador estrangeiro a responsabilidade de sua representante, a empresa autuada, decorre da solidariedade definida no dispositivo legal mencionado.

/

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

Nestas condições, voto no sentido de rejeitar a preliminar levantada pela Recorrente.

Quanto ao mérito, também com a "máxima concessa vênia", não posso concordar com o entendimento de meu Ilustre Colega Relator, pelos motivos que passo a expor.

Trata-se aqui da imputação de responsabilidade tributária ao transportador marítimo, no caso ao seu Agente (responsabilidade solidária), pela "suposta" falta de mercadoria na descarga do navio "Bow Saphir", aportado em Rio Grande (RS) em 21/08/92.

A "suposta" falta seria da ordem de 32.754 kgs, de um total manifestado de 2.500.170, kgs de ÁCIDO ORTOFOSFÓRICO, transportados sob a forma de GRANEL LÍQUIDO.

Descontado o percentual de 0,5% (meio por cento) previsto na Instrução Normativa SRF nº 095/84 (12.500 kgs) restou para a tributação a quantidade de 20.254 kgs, objeto do lançamento de que se trata.

Desde o início da ação fiscal, ou seja, ainda quando no curso dos procedimentos de apuração - Conferência Final de Manifesto - vem a Autuada (Recorrente) manifestando-se contra a inexistência de comprovação da falta da mercadoria por ocasião da descarga.

Observe-se, através da Petição de fls. 3 / 4, em resposta à Representação nº 06/93 (fls. 01), que a Autuada vem insurgindo-se contra a indicação de falta pelo Fisco, a partir, exclusiva e unicamente, do resultado de **medições nos tanques de terra da importadora**, ou seja, depois do término da descarga, quando a mercadoria já havia deixado, certamente, a custódia e guarda do veículo transportador.

É a própria Autoridade Julgadora de primeiro grau - Delegado da Delegacia de Julgamento de Porto Alegre - que em sua Decisão de fls., com toda a propriedade, define:

".....O procedimento de que se trata, conferência final do manifesto para apuração da responsabilidade por eventuais diferenças quanto a falta ou acréscimo de mercadoria, o qual se acha previsto no art. 39, § 1º, do Decreto-lei nº 37, de 18-11-66 (art. 56 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 5-3-85), é realizado mediante confronto do manifesto com os registros de descarga, (art. 476 do R.A.), e não com documentos que comprovariam" (...) a quantidade de carga trazida pelo navio" (grifos do julgador)

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

A questão, Egrégia Câmara, é que medição dos tanques de terra da importadora não é, nem nunca foi, “registro de descarga”. Estes, para os efeitos que pretende a lei observar, só podem ser admitidos quando feitos no ato da descarga, ou imediatamente após a descarga, ainda ao costado do navio, quando é possível definir, delimitar, as responsabilidades do transportador marítimo, da entidade portuária, ou mesmo da Importadora (Consignatária) quando se trata de descarga direta, na condição de Fiéis Depositários das mercadorias que lhes são confiadas à sua guarda, cada qual no seu devido tempo.

Ora, é inconcebível admitir-se que a responsabilidade da empresa transportadora seja estendida para além de seus devidos limites, ou seja, até os depósitos (tanques) da empresa importadora, como se pretende neste caso.

De fato, o que pretende o Fisco neste processo nada mais é que imputar responsabilidade ao transportador marítimo por uma “suposta” falta apurada já no interior dos tanques da importadora. Nada mais absurdo !

Diz a Autoridade Julgadora de primeiro grau, em sua Decisão de fls., item 9:

**“9. Os registros de descarga em causa, averbados na tradução de manifesto de fl. 5, foram obtidos a partir do laudo pericial de fl. 24-verso, em conformidade com o disposto no art. 449 do R.A , no sentido de que “na quantificação ou identificação da mercadoria, a fiscalização poderá solicitar assistência técnica na forma das disposições pertinentes” (nossos os destaques).**

Examinando o mencionado documento de fls. 24, verificamos que se trata, efetivamente, de Laudo Pericial resultante de perícia realizada pela fiscalização aduaneira e que se consistiu, exclusivamente, na **medição dos tanques de terra da empresa importadora.**

Ora, a assistência técnica necessária e indispensável que deveria ter sido requerida pela fiscalização teria sido, sem dúvida alguma, a medição dos tanques da embarcação transportadora, quando da chegada, para determinar a quantidade existente a bordo e, após a descarga, a realização de nova medição, para, então, definir qual a quantidade efetivamente descarregada.

Forçoso se torna reconhecer, portanto, que o documento no qual se embasa o lançamento fiscal de que se trata - Laudo de fls. 24 - é imprestável para a imputação de responsabilidades ao transportador marítimo, ou ao seu Agente representante, uma vez que não se reveste da condição de “registro de descarga”, não tendo força probante da ocorrência de falta a bordo da embarcação transportadora.

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº : 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

É indiscutível que ao sujeito passivo cabe o ônus da prova que venha a utilizar em sua defesa. Entretanto, é necessário e imprescindível que a autuação esteja, de igual modo, alicerçada em prova condizente e produzida na forma da lei.

Utilizar-se de documento que representa uma situação inteiramente alheia aos fatos, ou seja, resultado de medição de tanques de terra da Importadora, que não pode ser admitida, de forma alguma, como o retrato do resultado da descarga, para imputar responsabilidade ao Agente Marítimo e exigir-lhe que ofereça prova em contrário, é uma insustentável imposição, até porque não existe prova a ser produzida, neste caso, pelo transportador ou seu Agente. Certamente que não poderá, ou mesmo não deverá, a Recorrente produzir prova que derrube uma situação representativa da quantidade de carga existente nos tanques da importadora, pois que tal situação não lhe interessa; não lhe diz respeito.

Ao Fisco sim, cabe provar, na condição de autuante, que ocorreu uma infração de responsabilidade do transportador, ou seja, que no momento da descarga foi registrada uma determinada falta de mercadoria.

Isto, há que se reconhecer, não ficou comprovado nos autos, razão pela qual não se sustenta o lançamento efetuado contra a ora Recorrente e a exigência tributária que lhe é formulada.

Ainda que assim não fosse, admitindo-se, "ad argumentandum", que a falta em questão estivesse perfeitamente comprovada o que, repita-se, não é o caso dos autos, de qualquer forma nenhuma responsabilidade poderia ser imputada; nenhum tributo lhe poderia ser exigido pela diferença indicada, senão vejamos:

O produto cuja falta aqui se discute, como já visto, trata-se de ÁCIDO ORTOFOSFÓRICO, transportado a Granel (Líquido), por via marítima. Tal falta, no total de 32.754, kgs situa-se em percentual da ordem de 1,31%. Quanto a esses fatos não há discussão.

Sobre tal quebra verificamos, inicialmente, que tanto o Autuante quanto a Autoridade Julgadora de primeiro grau elegeram, primordialmente, os mandamentos das Instruções Normativas SRF n.ºs. 012/76 e 095/84 para embasar a exigência tributária de que se trata. A primeira, serviu para definir que não se pode aplicar a penalidade prevista para falta de mercadoria (art. 521, II, d, do R.A.) situada em percentual inferior a 5% (cinco por cento) do total manifestado. A segunda, para limitar em 0,5% (meio por cento) o percentual de tolerância para a mesma falta, sobre o qual não deve haver incidência tributária.

Analisando o texto das duas Normativa mencionadas, alertando que uma não revoga a outra, constatamos que os limites fixados pela segunda - IN 095/84 - é inteiramente incoerente e incompatível com a segunda, assim como incoerente é a autuação e a decisão singular.

Ao fixar, o Sr. Secretário da Receita Federal, através da IN 012/76, o limite de tolerância para quebra de mercadoria transportada a granel, por via marítima, em percentual de até 5%

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

(cinco por cento) para efeito de exclusão de penalidade, o fez de modo racional e embasado de conhecimentos técnicos específicos sobre o assunto.

Fundamentaram aquela norma os seguintes Considerandos: “verbis”

- I - que uma gama de produtos importados do exterior são transportados, por via marítima, a granel;
- II - que mencionada modalidade de transporte pode ocasionar, em índices oscilantes, uma diminuição no peso apurado após a descarga, em confronto com o peso manifestado;
- III - a inevitabilidade de tal ocorrência, que resulta da forma de apresentação da mercadoria, das condições estruturais dos veículos transportadores, das peculiaridades dos atuais meios operacionais de descarregamento, como também de fatos da natureza;
- IV - que o artigo 41 do Decreto-lei nº 37/66 não tipifica, expressamente, a hipótese de quebra de graneis, de sorte a que se imponha, no caso, a imputação de responsabilidade ao transportador;
- V - que a diminuição de peso por fatos da natureza, especificamente resultantes de ressecamento ou volatilização, não caracteriza extravio de mercadoria no sentido e para o efeito visado pela lei tributária;
- VI - a diretriz adotada na legislação aduaneira, e expressa no artigo 44 (redação do artigo 5º do Decreto número 1.640, de 23.11.62), § 3º, alínea “b”, do Decreto nº 49.977, de 23 de janeiro de 1961; artigo 60 (redação do artigo 169 do Decreto-lei nº 37, de 18.11.66), § 2º, da Lei nº 3.244, de 14 de agosto de 1957, e artigo 75 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, que estabelecem limites de tolerância para imposição de penalidades, resolve.”

(destaques nossos)

As palavras chaves que sublinhamos do texto da IN SRF 012/76 acima transcrito são, efetivamente, o que ocorre na realidade com as mercadorias transportadas a GRANEL, por VIA MARÍTIMA.

É a própria Autoridade quem reconhece, efetivamente, a INEVITABILIDADE da quebra de mercadorias nesses casos. INEVITABILIDADE que é, sem qualquer dúvida, sinônimo de CASO FORTUITO ou FORÇA MAIOR.

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº 3:03-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

Note-se que a Norma define que tal INEVITABILIDADE resulta: DA FORMA DE APRESENTAÇÃO DA MERCADORIA; DAS CONDIÇÕES ESTRUTURAIS DOS VEÍCULOS TRANSPORTADORES; DAS PECULIARIDADES DOS ATUAIS MEIOS OPERACIONAIS DE DESCARREGAMENTO, como também DE FATOS DA NATUREZA.

Destaque-se, ainda, o que diz a norma, no item V:

**“V - que a diminuição de peso por fatos da natureza, especificamente resultantes em ressecamento e volatilização, não caracteriza extravio de mercadoria no sentido e para o efeito visados pela lei tributária;”**

Depois de todas essas considerações, a Norma concluiu determinando que:

**“As diminuições verificadas no confronto entre o peso manifestado e o peso apurado após a descarga, nos casos de mercadorias importadas do exterior, a granel, por via marítima, não superiores a 5% (cinco por cento), excluem a responsabilidade do transportador para efeito de aplicação do disposto no artigo 106, inciso II, alínea “d”, do Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966.”**

(nossos os grifos e destaques)

Vê-se, portanto, que é o próprio órgão normatizador - A Secretaria da Receita Federal - apoiado em elementos altamente técnicos que, certamente, resultaram de profundos estudos realizados sobre o assunto, quem reconhece a INEVITABILIDADE das quebras de Graneis, transportados por via marítima, até o limite de 5% (cinco por cento) em relação ao total manifestado; e que tais diminuições, por fatos da natureza, especificamente resultantes em ressecamento e volatilização, não caracteriza extravio de mercadoria NO SENTIDO E PARA O EFEITO visados pela LEI TRIBUTÁRIA.

Como é possível então, em sã consciência, eximir-se o transportador marítimo da responsabilidade por tais ocorrências em relação à penalidade (art. 106, II, d, do D.Lei 37/66) e, ao mesmo tempo, exigir-lhe o tributo, pelo mesmo fato, que, para tal efeito, passa a ser considerado “extravio de mercadoria” ?

Em que pese o fato de a Norma acima abordada - IN 012/76 - ter estabelecido a exclusão apenas da penalidade para o limite de 5% (cinco por cento) de quebra e, por sua vez, a IN 095/84, estabelecer limites de tolerância, para fins de exigência tributária, em 0,5% (meio por cento) para graneis líquidos e 1% (um por cento) para graneis sólidos, há que se levar em

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

consideração que nenhum daqueles elementos justificadores da primeira norma - que distingue a INEVITABILIDADE da quebra até 5% (cinco por cento), parece ter deixado de existir até o momento. Tanto é assim que continua sendo aplicada a mesma Norma, portanto, com as mesmas justificativas, para a exclusão da responsabilidade, em relação à multa, pelas quebras de até 5% (cinco por cento) do total manifestado.

Como honrado integrante deste Colegiado, tenho a dizer que não posso cingir-me, ao decidir tal controvérsia, à pura e simples aplicação das determinações emanadas das referidas Instruções Normativas.

Os fatos que justificaram tais Normas, já amplamente transcritos e comentados anteriormente, levaram-me, obviamente, a uma análise mais profunda da situação, conduzindo-me à tranqüila conclusão de que: Se a diminuição do peso da mercadoria transportada a Granel, por via marítima, apurada após a descarga, resulta da forma de apresentação da mercadoria; das condições estruturais dos veículos transportadores; das peculiaridades dos atuais meios de descarregamento; como também de fatos da natureza, especificamente originários de ressecamento e volatilização, não caracterizando extravio de mercadoria no sentido e para o efeito visados pela lei tributária, evidentemente que se trata de situação claramente tipificada como CASO FORTUITO ou FORÇA MAIOR, excludente da responsabilidade do transportador marítimo, tanto para efeito de aplicação de penalidade quanto para fins de exigência tributária, até o limite de 5% (cinco por cento) da mercadoria manifestada.

Em meu modesto entender, outra não pode ser a conclusão deste Colegiado, enquanto não se comprovar, por meios técnicos e concretos, que tudo quanto está dito nos Considerandos da IN SRF 012/75 não corresponda a realidade atual, jogando por terra toda a justificativa contida na referida Norma. Entretanto, até que isto venha a acontecer, não se pode deixar de excluir a responsabilidade do Transportador ou do seu Representante Legal (Agente Marítimo), tanto em relação a tributo quanto em relação a penalidade, pela quebra de mercadoria transportada a Granel, líquido ou sólido, por via marítima, até o percentual limite de 5% (cinco por cento), em relação à quantidade total manifestada.

De outro modo, especificamente em relação ao produto que aqui se discute - ÁCIDO ORTOFOSFÓRICO - várias Decisões já foram proferidas pela Colenda Segunda Câmara deste Conselho sobre a matéria, apoiada, inclusive, em Laudos Técnicos emitidos pelo Instituto Nacional de Tecnologia (I.N.T.) que, no caso, vêm em suporte da defesa da Recorrente.

Aqui mesmo, neste processo, foram trazidas à colação, pela Interessada, cópias de Acórdãos daquela Douta Câmara, que foram favoráveis ao transportador marítimo, sobre o mesmo assunto.

Tenho em meu poder cópias de dois Pareceres, datados de 29/12/81 e 03/03/82, produzidos pelo mesmo I.N.T., exatamente sobre a mercadoria em comento, cuja juntada faço nesta oportunidade e que, por coincidência, foram requeridos por esta mesma Câmara, para embasamento no julgamento dos Processos nºs 0845-052.514/81-93 e 845-65.553/80, tendo como interessadas outras empresas distintas.

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

Do Parecer de 29/12/81 - Protocolo nº 02185/81, é de se destacar, inicialmente, os itens 1 - INTRODUÇÃO; 2 - SEDIMENTAÇÃO e 3 - PROBLEMAS LEGAIS, do Capítulo VI - Navios - Tanque do Manual de Ácido Fosfórico do Instituto Brasileiro de Petróleo, elaborado pelo Comitê de Ácido Fosfórico da Comissão para Movimentação de Produtos Especiais editado em 1977, transcritos pelo INT nesse mencionado Parecer.

Destaco, para que fiquem aqui registrados, os quesitos formulados por esta Câmara e as respectivas respostas dadas pelo INT.:

1. **O ácido ortofosfórico, em estado líquido, é um produto sujeito a sedimentação durante o transporte marítimo ?**

R. **Sim;**

**Em caso de resposta positiva:**

1.1. **A ocorrência de sedimentação poderia dar causa a diferenças de peso ou "quebras"apuráveis na descarga do produto ?**

R. **Sim;**

1.2. **É possível realizar a medição da parte sedimentada nos tanques transportadores do navio ?**

R. **Sim, porém há a considerar que sobre o sedimento pode permanecer uma camada de aproximadamente 5cm de altura de ácido ortofosfórico, a qual não é bombeada;**

1.3. **É possível fixar, teoricamente, um percentual, provável de sedimentação do ácido ortofosfórico, nas condições de transporte, descarga e armazenamento descritas no processo ? Qual seria ?**

R. **Se o ácido ortofosfórico contém em seu volume total uma média de 1 a 3% de sólido em suspensão (gesso), a sedimentação desse sólido poderia representar, 1 a 3% do volume (inicial) de ácido ortofosfórico, entretanto, nada impede a existência de um teor maior de sólidos em suspensão;**

1.4. **O produto em questão apresenta outras propriedades que dariam causa a diferença de peso, para maior ou menor, durante o transporte marítimo ?**

R. **Além da sedimentação, não há propriedade ou característica do ácido ortofosfórico que possa acarretar diferença de peso durante o transporte marítimo.**

1.5. **O produto estaria sujeito a diferença de peso inevitáveis, nas condições de transporte referido ? Em caso positivo, qual seria o percentual provável ?**

1

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

R. **Sim, vide 1.2. e 1.3.**

O I.N.T. tece, ainda, as seguintes considerações sobre o produto:

**“Cumpre chamar atenção para o fato de que a determinação do peso de ácido ortofosfórico é feita medindo-se o volume e a massa específica do mesmo, sendo por isso necessário que os tanques recebedores tenham tabelas confiáveis, que os instrumentos utilizados na determinação da temperatura e na determinação da massa específica tenham sido aferidos e apresentem erros dentro das tolerâncias, além da operação de transferência de ácido ortofosfórico do navio para os tanques de terra, ter sido efetuada corretamente, sendo necessário conhecer a análise do ácido ortofosfórico no embarque e no desembarque.**

**A sedimentação é um problema, mas ela é constituída de gesso e ao que consta, o que é adquirido é o anidrido fosfórico contido no ácido ortofosfórico. Portanto não importa que permaneça gesso sedimentado no fundo do tanque, se o líquido (ácido ortofosfórico) que contém o anidrido fosfórico é transferido para os tanques de terra.**

**As limitações impostas pelo processo ( a única coisa que consta no mesmo é a declaração de existência de uma diferença quantitativa), não permitem seja o assunto estudado com vistas ao fornecimento de subsídios. Da forma que o processo é apresentado não há o que julgar.**

**Finalmente, cumpre formular uma recomendação no sentido de que as instalações terrestres recebedoras do ácido ortofosfórico sejam vistoriadas com o objetivo de verificar se elas apresentam as condições mínimas necessárias, e cada desembarque se processe em conformidade com uma metodologia previamente estabelecida, inclusive registrando-se todos os dados que, direta ou indiretamente permitam o cálculo do peso de anidrido fosfórico.”**

O segundo Parecer, cuja cópia também aqui anexamos, é bastante extenso e contém outras informações interessantes sobre este produto. Sugerimos a leitura desse documento por todos os interessados, principalmente pelos Julgadores de processos dessa natureza.

Como se verifica, a particularidade do produto em discussão - Ácido Ortofosfórico - vem a reforçar tudo quanto dissemos acima a respeito da quebra natural ou INEVITÁVEL.

Por fim, vale ainda destacar que a Egrégia Câmara Superior de Recursos Fiscais já se pronunciou a respeito dessa questão, especificamente com relação ao produto mencionado, tendo decidido favoravelmente à tese defendida pela Interessada.

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº : 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

É o caso do Acórdão CSRF/03-1.195, em julgamento do Recurso Especial RP/302-0.277, de autoria da D. Procuradoria da Fazenda Nacional, cuja Ementa assim se transcreve:

**“FALTA DE MERCADORIA A GRANEL (ácido ortofosfórico) apurada em conferência final de manifesto, resultante da sedimentação de resíduos sólidos nos porões do navio, dentro dos percentuais fixados pelo Instituto Nacional de Tecnologia. Caracterização de vício próprio da mercadoria que exime o transportador da responsabilidade pelo evento. Recurso especial desprovido.”**

O Voto que norteou tal Sentença, de lavra do Eminentíssimo Conselheiro Dr. José Façanha Mamede (Relator) e que norteou a Decisão unânime dos I. Membros integrantes daquela E. Câmara Superior, está assim redigido:

**"A matéria discutida nestes autos é bastante conhecida no âmbito do Terceiro Conselho de Contribuintes, sendo pacífico o entendimento, entre os membros da 3a. Câmara daquele colegiado de que, no caso da descarga desse tipo de produto, há que aceitar-se a quebra de até 3% do seu peso, face ao fenômeno da sedimentação da matéria sólida durante o transporte. Inúmeros são os acórdãos unânimes daquela Câmara, nesse sentido, citando-se, dentre eles, os de nºs 302-22.542, 22.548, 22.272 e 22.777.**

**Ouvido a respeito do assunto, em alguns processos envolvendo a mesma questão, o Instituto Nacional de Tecnologia atestou a ocorrência, durante o transporte da mercadoria, da sedimentação da matéria sólida (gesso), o que implica em uma quebra de até 3% do peso manifestado do produto. Trata-se, assim, de vício próprio da mercadoria, não sendo justo, pois, atribuir ao transportador culpa pela falta verificada na descarga. Entendo que, no caso, o parecer técnico supre a necessidade da prova a ser feita pelo transportador, da ocorrência de vício próprio, para fins de aceitar-se essa eximente de responsabilidade que se confunde com figuras do caso fortuito ou força maior, previstos no § único do art. 22 do Decreto 63.431/68, por comportar conforme o ensinamento de Arnaldo Medeiros, os dois elementos configuradores dessas eximentes de responsabilidade, a saber: inevitabilidade do fato (elemento objetivo) e ausência de culpa (elemento subjetivo). Note-se que, na maioria dos casos examinados, a quebra não chega a 1% do peso total manifestado, sendo inconteste os percentuais de quebra dentro desses limites de tolerância. Assim, evidenciada a inevitabilidade de perda, torna-se injusto querer atribuir**

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº 303-28.663**

**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

**culpa ao transportador por um evento que foge inteiramente ao seu controle.**

**O assunto, aliás, não é novo nesta Câmara Superior de Recursos Fiscais, que, pelo Acórdão nº 03-0.555 já decidiu questão semelhante, conforme ementa a seguir transcrita:**

**"Falta de mercadoria apurada em conferência final de manifesto. Resíduo sólido nos porões do navio, cuja descarga se considera antieconômica, correspondente a 0,46% da carga. Recurso desprovido."**

**Vale ser transcrito, igualmente, o teor do voto então proferido pelo Conselheiro Paulo de Almeida, relator do processo, o qual acompanhado pela unanimidade dos membros desta Câmara Superior, à época do julgamento:**

**"Entendo que não se pode legalmente considerar como falta de mercadoria, para efeito de responsabilização do transportador, o resíduo sólido de ácido ortofosfórico que fica nos porões do navio após a descarga, em decorrência da natureza da própria mercadoria, em quantidade desprezível (0,45%), sem valor econômico e por isso abandonado pelo importador.**

**O transportador entregou aqui a quantidade de mercadoria que recebeu na origem. Se o importador não retirou uma pequena parte, que considerou antieconômico descarregar, não se pode culpar o transportador.**

**Parece-nos claro que os tributos devem ser pagos integralmente pelo importador, que desprezou voluntariamente parte da carga cuja importação promoveu, não sobrando nada para ser exigido do transportador, que não deu causa à redução da quantidade descarregada, ao contrário do alegado pelo ilustre recorrente, pois o que consta do invocado "Manual do Ácido Fosfórico", do Instituto Brasileiro de Petróleo, transcrito a fls. 36, é simples recomendação técnica para obtenção de um produto homogêneo - aliás óbvia - que penso incumbir, se de seu interesse, ao importador, por ocasião da descarga, para evitar a sedimentação, porquanto não há no processo indicação documental ou legal de que o transportador está obrigado a manter o produto sob "circulação com turbulência", como recomendado no referido Manual."**

**MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA**

**RECURSO Nº : 118.538**

**ACÓRDÃO Nº 303-28.663**

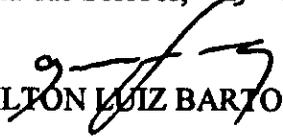
**RECORRENTE : CRANSTON WOODHEAD AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**

**RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS.**

**RELATOR DESIGNADO : NILTON LUIZ BARTOLI**

Considerando todo o acima exposto e o que mais consta dos autos, conheço e rejeito a preliminar de ilegitimidade de parte passiva "ad causam" levantada pela Recorrente e, no mérito, dou provimento ao Recurso ora em julgamento.

Sala das Sessões, 19 de junho de 1997

  
NILTON LUIZ BARTOLI

RECURSO Nº : 118.538  
ACÓRDÃO Nº : 303-28.663

### VOTO VENCIDO

A arguição da Recorrente no apelo, de exclusão da responsabilidade por ser mandatária do transportador, é matéria preclusa, eis que não abordada na impugnação inaugural, sendo impossível renovar-lhe a instância, em sede recursal.

Esclareça-se no entanto, por oportuno, que a responsabilidade da Recorrente está definida expressamente nos artigos 32 - "b" e 39 - 3º do Decreto-lei 37/66, com a redação dada pelo artigo 1º do Decreto-lei 2.472/88 e materializada no termo de responsabilidade de fls. 06.

No que respeita a matéria de mérito, verifica-se que a única prova carreada para os autos, é constituída pelo laudo efetuado por técnico certificante credenciado e designado pela Delegacia da Receita Federal de Rio Grande, decorrente de medições efetuadas no tanque de terra, apurando diferença entre o manifestado e o encontrado, de 32.754 quilos de ácido ortofosfórico, imputando-lhe a exigência do imposto de importação referente a quebra excedente a 0,5%.

O relatório de "ullage" que a Recorrente pretendia contrapor à prova produzida pela repartição fiscal, constitui instrumento probatório que, se de seu interesse, incumbia-lhe produzir, quer junto ao importador, seu cliente, quer com o seu representado. Embora não haja nos autos notícia da sua existência oficial, é documento que qualquer transportador, de média diligência, não dispensa, a fim de fazer prova da mercadoria efetivamente chegada ao destino e apta a transferência para os tanques de terra, e a Recorrente como seu representante nas operações de descarga deveria dele ter participado e possuir cópia, se realizado.

Estranhamente, inobstante decorridos cerca de cinco anos da chegada da mercadoria questionada e em que pese a sua larga experiência no trato de granéis, de que dá notícia a farta documentação juntada e referente a conferência final de manifestos de sua representada, nem mesma na fase recursal a Recorrente se abalçou em diligenciar a apresentação do aludido relatório, para se possível, contestar os números do laudo oficial produzido por determinação pela repartição fiscal.

A arguição de que na transferência da mercadoria podem ocorrer vazamentos, desvios nas linhas, etc., ocorrências eventualmente possíveis, restaram no terreno de meras alegações, solitárias de qualquer indício probante, que se detectadas poderiam e deveriam ser denunciadas pela Recorrente no acompanhamento da descarga, que a tanto estava autorizada pelas normas da IN-88/91.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.538  
ACÓRDÃO Nº : 303-28.663

Ademais disso, nada impede que o transportador postule que a aferição se processe só ou também, pelo calado da embarcação (Draft Survey), quando da chegada, a fim de produzir prova apta a preservar os seus direitos.

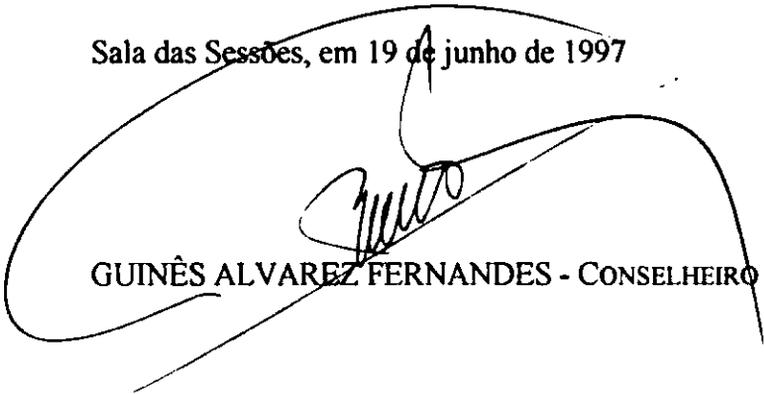
O silêncio probatório faz remanescer como dado concreto da operação, o laudo oficial, contra o qual não se argüiu qualquer vício capaz de macular a sua legitimidade.

As manifestações do INT., posto que de elevada qualificação, quando "in abstrato" são consideradas em seus aspectos técnicos, para sugestão de médias, mas inábeis para contrapor à aferição concreta, documentada em laudo efetuado por perito oficialmente credenciado.

O índice de tolerância aplicado, respeitou o percentual de 0,5% concedido como quebra no granel líquido, para o efeito de cobrança do imposto de importação, consoante dispõe a IN-95-, de 27/09/84, em cujo cálculo não será considerada eventual redução ou isenção que beneficie a mercadoria, na forma do preceito contido no artigo 481, parágrafo 3º, do Regulamento Aduaneiro.

Face ao exposto, recepciono o recurso, por tempestivo, não conheço da preliminar de ilegitimidade passiva, por se tratar de matéria preclusa, para no mérito negar-lhe provimento, mantendo a exigência contida no decisório singular.

Sala das Sessões, em 19 de junho de 1997



GUINÊS ALVAREZ FERNANDES - CONSELHEIRO