



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11050.000603/96-76
SESSÃO DE : 06 de dezembro de 2001
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028
RECURSO Nº : 120.795
RECORRENTE : MERIDIAN AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS

VISTORIA ADUANEIRA – EXTRAVIO – CONTAINER – HOUSE TO HOUSE.

Comprovada a chegada ao destino e entrega ao depositário de Containers transportados sob condições "House to House", com lacres de origem intactos, inviolados. Excluída a responsabilidade da empresa transportadora por mercadoria extraviada, apurada em vistoria aduaneira.
RECURSO PROVIDO POR MAIORIA.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencida a Conselheira Elizabeth Emílio de Moraes Chieriegatto, relatora. Designado para redigir o acórdão o Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes.

Brasília-DF, em 06 de dezembro de 2001

HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente

PAULO ROBERTO CUÇO ANTUNES
Relator Designado

30 MAR 2004

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: MARIA HELENA COTTA CARDOZO, PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR e LUCIANA PATO PEÇANHA MARTINS (Suplente). Ausentes os Conselheiros LUIS ANTONIO FLORA e HÉLIO FERNANDO RODRIGUES SILVA.

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028
RECORRENTE : MERIDIAN AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS
RELATOR(A) : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO
RELATOR DESIG. : PAULO ROBERTO CUÇO ANTUNES

RELATÓRIO

Trata o presente processo de retorno de diligência.

Para relembrar a matéria do litígio, passo à transcrição do relatório feito pela Relatora vencida em Sessão realizada aos 17 de outubro de 2000:

“Em ato de vistoria aduaneira realizada a pedido, foi apontada a responsabilidade de Meridian Agência Marítima Ltda. pela falta de 107 caixas de cerveja, de um total de 4.284 caixas, importadas conforme Conhecimento de Transporte nº 5001 Norfolk/ Rio Grande por Extra Econ. Supermerc. Ltda.

O crédito tributário apurado foi de R\$ 64,31, correspondente ao Imposto de Importação e à multa capitulada no art. 521, inciso II, alínea “d” do Regulamento Aduaneiro.

Regularmente notificada, a autuada impugnou tempestivamente o lançamento (fls. 06/07), argumentando basicamente que não foi responsável pela falta apontada uma vez que as mercadorias foram dadas a transportar acondicionadas em um cofre de carga sob a cláusula *shipper's load and count*, tendo o mesmo sido descarregado no porto de destino com o mesmo lacre aposto no porto de embarque, sem qualquer violação. Juntou à peça de defesa declaração firmada pela Administração do Porto de Rio Grande atestando que o container foi descarregado sem nenhuma avaria e devidamente lacrado, conforme dados do manifesto. Requereu o cancelamento da ação fiscal.

O lançamento foi julgado procedente em primeira instância administrativa, conforme Decisão DRJ/ PAE nº 546 (fls. 10/12), cuja Ementa apresenta o seguinte teor:

“RESPONSABILIDADE.

Cláusula pactuada no contrato de transporte internacional não pode ser oposta à Fazenda Pública, para fins de excluir a responsabilidade

ELMCA

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

do transportador pelo crédito tributário decorrente de extravio de mercadoria.”

Para esclarecimento de meus I. Pares, leio em Sessão os fundamentos da Decisão *a quo*.

Intimada e inconformada, a transportadora interpôs Recurso tempestivo a este Terceiro Conselho de Contribuintes (fls. 16/19), repisando *in totum* as razões constantes da defesa exordial quanto à cláusula do transporte realizado (FCL/ FCL) e acrescentando que, na hipótese, o agente marítimo jamais poderia figurar no pólo passivo da obrigação tributária, nos termos da Súmula 192 do Tribunal Federal de Recursos (não pode ser equiparado ao transportador para fins do art. 99, II, e 41, II, do DL 37/66). Transcreveu Ementas de Acórdãos da CSRF e do Terceiro Conselho de Contribuintes sobre a matéria.

É o relatório.”

O Voto que proferi, quando daquela Sessão e que, acatado por unanimidade, deu origem à Resolução Nº 302- 0.974, foi o que se segue:

“No processo em pauta, o contribuinte, desde sua defesa exordial (e insiste em seu recurso) argumenta que não pode ser considerado responsável pelos tributos apurados, uma vez que a mercadoria extraviada foi transportada em container sob as cláusulas *shipper's load and count* e *said to contain* e que os lacres de origem chegaram intactos ao destino.

Contudo, analisando os autos, verifica-se que neles não consta qualquer documento referente ao transporte da mercadoria, nem tampouco aqueles que acobertaram a importação.

Assim, julgo de bom alvitre converter o julgamento deste litígio em diligência à Repartição de Origem, para que a mesma providencie a juntada de todos os documentos referentes à importação de que se trata, DI, GI, Conhecimento de Transporte, FCC, Termo de Avaria, etc., inclusive informações relativas ao peso do container quando da descarga e quando da Vistoria Aduaneira, bem como informe quem solicitou a Vistoria Aduaneira e a razão do pedido.

É o meu voto.”

Em decorrência, foram os autos encaminhados à Delegacia da Receita Federal em Rio Grande.

Educa

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

Atendendo à diligência requerida, os seguintes documentos foram juntados:

- Fls. 36/39: Declaração de Importação nº 000107, de 05/01/96, na qual está descrita, como mercadoria importada, 10.710 caixas contendo cervejas em latas (04 estojos de 06 latas cada uma com 355 ml por lata), sendo: 5.355 caixas marca "Drummond Bros" e 5.355 caixas marca "Drewrys". Consta, ademais, a informação de que citada mercadoria foi transportada em 02 containeres de 20 pés, de números 234504-7 e 225282-8, com marcas e referências *IEAU – Seal 1631638* e *IEAU Seal 1631636*.
- Fls. 41: Conhecimento de Transporte NCNUORRGWB5001, emitido pela Companhia Marítima Nacional e datado de 12/01/95, informando o transporte dos dois containeres supra citados (inclusive com indicação dos lacres de origem), dizendo conter "*said to contain 4284 CSS Beer*".
- Fls. 42: Fatura Comercial emitida por *Evansville Brewing Company*, referente à quantidade de 4284 (sic), correspondente a 10710 caixas contendo cervejas em latas (04 estojos de 06 latas cada uma com 355 ml por lata), sendo: 5355 caixas marca "Drummond Bros" e 5355 caixas marca "Drewrys".
- Fls. 44: Guia de Importação nº 2813-95/1483-8, autorizando a importação de 10.710 caixas contendo cervejas em latas (04 estojos contendo 06 latas cada uma com 355 ml por lata), sendo: 5.355 caixas marca "Drummond Bros" e 5.355 caixas marca "Drewrys".
- Fls. 45: Documento referente ao Primeiro Despacho Parcial, trazendo como "Discriminação" 4.284 Caixas contendo Cervejas em latas (04 estojos de 06 latas cada uma com 355 ml por lata), sendo: 2.142 caixas marca "Drummond Bros" e 2.142 caixas marca "Drewrys".
- Fls. 48: "Autorização de Despacho" emitida pelo Ministério da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária, certificando que as 2.142 caixas contendo cerveja em lata da marca "Drummond Bros" e as 2.142 caixas contendo cerveja

emula

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

em lata marca “Drewrys” estavam isentas de insetos, fungos e outros parasitos reputados nocivos...

- Fls. 51: Fatura Comercial original correspondente às 4.284 caixas contendo cerveja em latas – Primeiro Despacho Parcial.
- Declaração Complementar de Importação nº 000107, de 15/01/96, alterando os valores do Imposto de Importação, IPI e valor total, bem como o valor CIF total e o valor FOB total da mercadoria importada, constantes da DI original. A importadora anexou, ademais, novo Anexo II (fls. 53) alterando todos os valores contidos na DI registrada inicialmente, bem como a quantidade de caixas constante da descrição, que passou a ser: 4.284 caixas contendo cerveja em lata (04 estojos de 06 latas cada uma com 355 ml por lata), sendo: 2.142 caixas marca “Drummond Bros” e 2.142 caixas marca “Drewrys”.
- Fls. 54: Pedido de Solicitação de Vistoria, datado de 17 de janeiro de 1996, realizado pela Importadora, referente ao Container NR. IEAU 225282-8, contendo 2.142 caixas com cerveja em latas, pesando 19.918 quilos brutos. A Requerente informa que, embora por ocasião da averbação da descarga nada tenha sido observado, quando da abertura da unidade de carga para conferência física foi verificada a falta de mercadorias, não podendo ser apurada a quantidade real faltante.
- Fls. 56: Folha de Descarga de Container nº 007/96, datada de 04/01/96, referente ao navio CSAV RAUTEN, informando, entre outros, a descarga de dois containeres de 20 pés com tara de 4.480, contendo cerveja, com peso de 44.315, procedente de Norfolk.
- Fls. 57: Tradução do Manifesto do Navio Cipriota “CSAV RAUTEN”, informando, entre outros, o transporte de 02 containeres de 20 pés, IEAU 234504-7 selo 1631638 e IEAU 225282-8 selo 1631636 (House/House = Casa/Casa), carga de Norfolk/ USA, dizendo conter 4.284 caixas com cerveja com peso de 39.835 Kgs., consignadas a Extra Supermercados Ltda.
- Fls. 58: Termo de Responsabilidade firmado por Agência Marítima Dickinson S/A, na qualidade de agentes do navio de bandeira Cipriota M/V “CSAV RAUTEN”.

EMLA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

- Fls. 59/60: Relação de Volumes Avariados apresentada pelo depositário, referente a caixas avulsas, pallets e rolos de mercadorias acobertadas por outras importações, bem como a um container CRXU 272.439/0 que não é objeto do presente litígio.

Com a juntada desses documentos, retornou o processo a esta Câmara, para julgamento.

É o relatório.



RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

VOTO VENCEDOR

Inicialmente, destaco os fatos principais que norteiam a ação fiscal supra, sobre os quais embaso meu entendimento sobre o assunto.

1. Em procedimento de **Vistoria Aduaneira** foi apurada falta de mercadoria estrangeira (107 caixas com cervejas em lata), cobertas pelo Conhecimento de Transporte Marítimo nº 5501 – NORFOLK/RIO GRANDE;
2. Tal mercadoria, consoante o Conhecimento (fls. 41) e Manifesto de Carga (fls. 57), veio transportada em Containers, sob cláusula “**House/House**”, (Casa a Casa) e indicação de “**CONTAINERS SAID TO CONTAIN**” (DIZENDO CONTER);
3. Pelo que se infere dos autos, inclusive do resultado da diligência determinada por esta Câmara, os Containers descarregaram e foram entregues ao Depositário, no porto de destino, em perfeito estado, sem qualquer indício de violação, com lacres de origem intacto;
4. Como reconhece a própria Insigne Relatora, inclusive com relação ao **peso**, pelos dados constantes dos autos, não houve qualquer diferença entre o peso embarcado e o que chegou ao porto de destino;
5. Na conclusão da I. Relatora, o mais provável é ter havido estufagem irregular da mercadoria submetida a despacho aduaneiro.

Dito isto, o que se depreende, sem qualquer sombra de dúvida, no presente caso, é que não houve, durante o transporte marítimo da mercadoria em questão, qualquer anomalia com a carga recebida na origem.

Isto significa, em linguagem resumida e clara, que o Transportador, ora responsabilizado pela fiscalização da repartição de origem, **NÃO DEU CAUSA** ao extravio da mercadoria objeto do presente litígio.

O Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, em seu art. 478, *caput*, estabelece:

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

*“Art. 478 – A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa (Decreto-lei nº 37/66, artigo 60, parágrafo único).
(nossos os grifos e destaques)*

Ora, para começo de conversa, à luz do Regulamento Aduaneiro mencionado, portanto, restou provado que o Transportador não deu causa ao extravio apurado, não pode, conseqüentemente, ser responsabilizado pelos tributos decorrentes.

E, *Ad argumentandum*, ainda que houvesse sido registrada divergência de peso em relação ao declarado no Conhecimento, estando os lacres de origem intactos (Containers inviolados), igualmente não poderia ser levada à conta do transportador o extravio apurado, uma vez que o Container é recebido a bordo e os documentos de transporte (Conhecimento e Manifesto de Carga) emitidos à luz das **declarações** dos embarcadores, sem possibilidade de conferência pelo transportador marítimo (navio), quer do conteúdo, quer do peso, dos cofres de carga.

Vejamos o entendimento da Nobre Relatora:

Segundo suas convicções, por ser o Container (Cofre de Carga) considerado, sempre, **um equipamento ou acessório** do veículo transportador, e jamais embalagem, o mesmo transportador deve ser responsabilizado por extravio, mesmo em casos de erro de estufagem da carga, em virtude de ter aceitado receber em um acessório de seu veículo mercadoria irregularmente estufada do exterior, sem qualquer ressalva ou protesto, nem ter logrado comprovar a ocorrência de caso fortuito ou força maior que pudessem afastar sua responsabilidade.

Como já dito anteriormente, tal pensamento vai **de encontro** ao estabelecido no art. 478, *caput*, do Regulamento Aduaneiro, uma vez que, qualquer que seja a conceituação do Container, está cabalmente demonstrado que o transportador **não deu causa ao extravio apurado**.

Ainda, segundo a I. Relatora, no que diz respeito às Cláusulas “House to House”, “shipper’s load and count” e “House to Pier”, elas têm o objetivo de “facilitar as transações comerciais internacionais em relação às diversas partes envolvidas, quais sejam, importador, exportador, transportador etc., estabelecendo uma série de direitos e deveres a serem reciprocamente observados”.

Isto não deixa de ser verdade porém, tais cláusulas refletem mais alguma coisa além disto. Que o digam aqueles inúmeros usuários, de todo o mundo, que constantemente se encontram envolvidos com questões inseridas no contexto do comércio exterior, principalmente com o transporte marítimo internacional de cargas.

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

As siglas, ou cláusulas mencionadas pela Nobre Relatora, foram discutidas, analisadas e aprovadas em **Conferências Internacionais de Fretes**, inclusive ratificadas pelo Brasil, fato que poderá ser facilmente apurado mediante consulta ao órgão competente – Ministério dos Transportes.

Essas cláusulas, antes de tudo, refletem as condições em que uma determinada mercadoria é dada a transportar, em que bases é fechado um contrato de transporte, influenciando diretamente no custo (frete) do transporte.

Por exemplo: Uma mercadoria estofada (acondicionada) em Container, sob condições "*House to House*", quer dizer que as providências e responsabilidades por tal estofagem, na origem, assim como pela sua desestofagem (desconsolidação), no destino, correm inteiramente por conta do Exportador/Importador e do Importador/Consignatário.

Quer dizer, ainda, que o Container é entregue ao navio, já devidamente consolidado e, principalmente, **lacrado**, sem qualquer interferência do transportador marítimo.

Dáí aparecer, normalmente, no Conhecimento de Transporte, ao lado da palavra CONTAINER, a sigla **STC**, correspondente a **SAID TO CONTAIN**, que, tudo traduzido significa: **CONTÊINER, DIZENDO CONTER**.

Portanto, nestas relações de importação, as condições da carga estofada em um Container, sob cláusulas "*House to House*" ou "*FCL/FCL*" e "*House to Pier*" ou "*FCL/LCL*", a menos que haja comprovada irregularidade durante o transporte ou no porto de destino, são da responsabilidade, exclusiva, dos importadores ou consignatários, que devem assumir o ônus, inclusive de caráter fiscal/tributário, se for o caso, pelos erros e/ou negligências dos exportadores ou embarcadores, com os quais deverão se entender para receberem o devido ressarcimento.

Há que se destacar, outrossim, que uma vez comprovado que o extravio de mercadoria não ocorreu a bordo, durante o transporte marítimo internacional, nem nas dependências portuárias no destino, o que se configura pela integridade dos lacres de segurança colocados pelos exportadores/embarcadores, assim como pela inexistência de qualquer avaria nos Containers por onde possa ter sido subtraída a carga, o extravio apurado só pode ser mesmo decorrente de **erro ou negligência** dos embarcadores ou exportadores, na origem.

Assim acontecendo, é **inadmissível** falar-se na ocorrência do fato **gerador** dos tributos incidentes sobre o comércio exterior (Imposto de Importação e IPI vinculado), uma vez comprovada a **não entrada da mercadoria estrangeira no território nacional**.

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

Retornando ao tema antes tratado, tornando-se claro que as cláusulas ou siglas supra-citadas foram criadas e colocadas em vigor por acordos ou convenções internacionais, não há que se falar em “**convenções particulares**”, inoponíveis à Fazenda Nacional, conforme estabelecido no art. 123, do CTN.

Há, sobretudo, que se ter observância ao disposto no art. 98, do mesmo CTN, que determina:

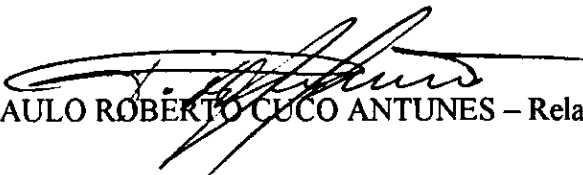
“Art. 98. Os tratados e as convenções internacionais revogam ou modificam a legislação tributária interna e serão observados pela que lhes sobrevenha”. (nossos os destaques).

Poderíamos falar aqui ainda muito mais a respeito desse assunto, sempre demonstrando a não responsabilidade do transportador marítimo em casos da espécie.

Todavia, trata-se de matéria já amplamente debatida e esgotada no âmbito das Câmaras deste Conselho de Contribuintes, como também pela E. Câmara Superior de Recursos Fiscais, que em vários arestos ratificou o entendimento que acima esposamos, relativamente ao transporte de mercadorias sob condições “*House to House*”, “*House to Pier*”, com cláusulas: “*Said to Contain*”, “*Shipper's load and count*” e assemelhadas e as respectivas responsabilidades.

Diante do exposto, e tudo o mais que dos autos consta, voto no sentido de dar provimento ao Recurso Voluntário aqui em exame.

Sala das Sessões, em 06 de dezembro de 2001


PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES – Relator Designado

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

VOTO VENCIDO

No presente processo, cabe salientar que o Interessado, quando da interposição de seu recurso, comprovou o recolhimento do depósito recursal legal, conforme cópia do DARF constante às fls. 21.

É importante ressaltar, também, que, embora o processo apresente certa obscuridade inicial no que tange ao número de caixas de cerveja que o mesmo tem por objeto (total de caixas), a análise cuidadosa dos autos permite concluir que, na hipótese, trata-se da mercadoria abrigada no Primeiro Despacho Parcial, ou seja, 4.284 caixas de cerveja em lata.

Conforme consta dos autos, o container vistoriado não consta do Termo de Avaria apresentado pelo depositário e não apresentou indícios externos de violação.

Por outro lado, conforme consta do Termo de Vistoria Aduaneira, foi apurada a falta de 107 caixas de cerveja, do total de 4284 caixas submetidas a despacho. Não consta, contudo, do citado Termo, nenhuma informação referente ao lacre original, ou seja, se o mesmo foi ou não rompido quando da realização da Vistoria, nem tampouco informação relativa aos pesos do container “manifestado”, no “Termo de Avaria” e no “Termo de Vistoria”. Também não se esclarece qual a marca da cerveja faltante,

Todavia, consta dos autos às fls. 20, a Certidão Nº 089/76 (o número não está claro), emitida pela Administração do Porto de Rio Grande - Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes – Estado do Rio Grande do Sul, certificando, a pedido de Meridian Agência Marítima Ltda., que os dois containeres nºs IEAU 234504.7 e IEAU 225282.8, foram descarregados do navio CSAV RAUTEN, atracado em 02/01/96, sem nenhuma avaria e devidamente lacrados, sendo que esses lacres eram os mesmos constantes do manifesto.

Quando da conversão do julgamento do processo em diligência, esta Conselheira solicitou, entre outras, que fosse informado o peso do container quando da descarga e quando da Vistoria Aduaneira.

Na verdade, pelos documentos juntados, pode-se verificar que:

- pela DI: o peso bruto manifestado corresponde ao líquido manifestado é de 39.835,00 Kgs. Não há informação sobre a “Tara” dos containeres (apenas que são de 20 pés);

em la

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

- pelo Conhecimento de Transporte: o peso bruto informado é de 87.822 LBS, correspondente a 39.835 KGS.(dos dois containeres);
- pela GI: o peso líquido informado das 10.710 caixas de cerveja é de 87.445,00 KGS. (importação total);
- pelo Extrato de Documento Cambial – Primeiro Despacho Parcial (fls. 45): peso líquido despachado 39.835 KGS;
- pela Autorização de Despacho emitida pelo Serviço de Sanidade Vegetal- Ministério da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária: informa como peso líquido das 4.284 caixas, 34.978 KGS;
- pelo Pedido de Realização de Vistoria Aduaneira: o peso bruto indicado para 2.142 caixas de cerveja é de 19.918 KGS;
- pela Folha de Descarga de container nº 007/96 (fls. 56): peso dos dois containeres é de 44.315 KGS., sendo que 4.440 KGS. correspondem à “Tara” dos cofres de carga (assim, o peso líquido da mercadoria deverá ser de 39.835,00 KGS.);
- pela tradução do Manifesto do Navio: peso bruto dos dois containeres: 39835 KGS.

Partindo-se do pressuposto que os dois containeres apresentavam o mesmo peso, por conterem, a princípio, a mesma quantidade de mercadoria (2.142 caixas de cerveja cada um), pode-se inferir que, quando da descarga, cada um deveria pesar 22.157,50 KGS. (os dois juntos pesaram (?) 44.315 KGS. Diminuindo-se a “Tara” dos cofres de carga, o peso líquido das mercadorias acondicionadas em ambos deveria corresponder a 39.835,00 KGS.);

Ou seja, pelos dados constantes dos autos, pelo menos em relação ao peso das mercadorias, não houve qualquer diferença entre aquela que foi embarcada e a que chegou no porto de destino (19.917,5 KGS), que foi o mesmo peso apontado pela Importadora quando da solicitação da Vistoria Aduaneira.

Conclui-se, assim, continuando este raciocínio, que o mais provável é ter havido estufagem irregular da mercadoria submetida a despacho aduaneiro. Ocorre que, ao que tudo indica, as mercadorias foram dadas a transportar em caixas, tendo sido acondicionadas em cofres de carga no porto de embarque, os quais receberam os respectivos lacres de origem.

ELMCA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

No que se refere à cláusula sob a qual se efetivou o transporte da mercadoria faltante, no caso, "*shipper's load and count*", minha posição já é do conhecimento de meus I. Pares e será, mais uma vez, esposada.

Considero que as cláusulas "*House to House*", "*shipper's load and count*" e "*House to Pier*", entre outras, têm o objetivo de facilitar as transações comerciais internacionais em relação às diversas partes envolvidas, quais sejam, importador, exportador, transportador etc., estabelecendo uma série de direitos e deveres a serem reciprocamente observados.

Quanto à matéria, a Lei nº 6.288/75, dispondo sobre a movimentação, unitização e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, procurou equacionar o problema desse tipo de transporte a nível interno do país, conceituando o termo "container" e esclarecendo que o mesmo é sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador, não podendo, jamais, ser considerado como embalagem".

Em seu artigo 24, o referido ato legal determinou que as estipulações que contrariem as disposições nele contidas são consideradas nulas e, no artigo 32, finalizou que a entrega do conhecimento de transporte devidamente preenchido prova a existência de um contrato de transporte, bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora".

O Código Tributário Nacional, lei complementar de hierarquia superior à lei ordinária, em seu artigo 123, afasta a possibilidade de convenções entre particulares ilidirem a responsabilidade pelo pagamento de tributos.

Por sua vez, o DL 37/66, em seu artigo 32, dispõe que "é responsável pelo imposto o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno". Em seu artigo 60 e respectivo parágrafo único define o que é extravio, sua forma de apuração e as consequências que ele produz no que tange ao Fisco.

O Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, em seus artigos 468 a 475 dispõe sobre o procedimento de Vistoria Aduaneira, objetivos, método de realização etc.

Reza o parágrafo 1º, do art. 471, *in verbis*:

"Parágrafo 1º – Se a avaria ou falta for constatada no curso da verificação, esta será suspensa até a realização da vistoria, adotando-se, se necessário, as cautelas mencionadas no parágrafo único do art. 469."



RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

Foi o que ocorreu na hipótese dos autos, conforme se verifica do Pedido de Realização de Vistoria Aduaneira às fls. 54.

Quanto à responsabilidade, a matéria é tratada pelos artigos 478 a 480 do Regulamento Aduaneiro.

O art. 479 dispõe sobre a responsabilidade do depositário, à qual é presumida no caso de volumes recebidos sem ressalva ou protesto.

No processo em julgamento, tal ressalva não poderia ter sido feita, uma vez que os containeres foram descarregados sem indícios de violação e com os lacres de origem intactos. Assim, a responsabilidade do referido depositário fica afastada.

Quanto à responsabilidade do transportador, matéria do art. 478 do regulamento, nos termos do parágrafo 1º daquele dispositivo regulamentar, “para efeitos fiscais é responsável o transportador quando houver: (...); VI – falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel, manifestados.”

Conforme se verifica pelo Conhecimento de Transporte de fls. 41, foram transportados 02 containeres de 20 pés, “dizendo conter” 4284 caixas de cerveja, com peso bruto de 39.835 Kgs.

O Manifesto do Navio Cipriota “CSAV RAUTER”, traduzido às fls. 57, indica, também, o transporte de 02 containeres de 20 pés DIZENDO CONTER 4.284 CAIXAS COM CERVEJA...

Não há, assim, como deixar de responsabilizar aquele que aceitou e recebeu em um acessório de seu veículo (conforme a própria definição da palavra “container”) mercadoria irregularmente estufada do exterior, sem qualquer ressalva ou protesto, bem como sem ter logrado comprovar a ocorrência de caso fortuito ou força maior que pudessem vir a afastar sua responsabilidade. Ao mesmo cabe a responsabilidade, perante a Fazenda Nacional, de responder pelos tributos e demais encargos decorrentes da irregularidade constatada.

Este é o meu pensamento em relação à matéria com a qual nos defrontamos neste processo.

Cabe esclarecer que esta Conselheira apenas requereu a conversão do julgamento do processo em diligência à Repartição de Origem, em busca de outros elementos que pudessem vir a modificar a sua opinião sobre esta matéria, não tendo logrado êxito no objetivo pretendido.

Finalmente, cabe enfrentar a questão da ilegitimidade do Agente Marítimo para figurar no pólo passivo da obrigação tributária.

RECURSO Nº : 120.795
ACÓRDÃO Nº : 302-35.028

Nos termos do disposto no art. 500, inciso II, do Regulamento Aduaneiro, “Respondem pela infração (DL 37/66, art. 55): (...); II – conjunta ou isoladamente, o proprietário e o consignatário do veículo, quanto a que decorrer de exercício de atividade própria do veículo ou de ação ou omissão de seus tripulantes; (...).”

Por sua vez, o parágrafo único do art. 32 do DL 37/66, com a redação dada pelo DL 2.472/88, determina, *verbis*:

“Art. 32. É responsável pelo imposto:

I – (...)

II – (...)

Parágrafo único: É responsável solidário:

a) (...)

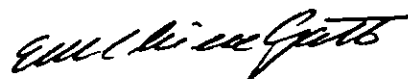
b) o representante, no país, do transportador estrangeiro.”

Vale salientar que conforme rege o art. 124, II, e parágrafo único da Lei nº 5.172/66 (CTN), “são solidariamente obrigadas: I – (...); II – as pessoas expressamente designadas por lei. Parágrafo único: A solidariedade referida neste artigo não comporta benefício de ordem.”

Finalmente, de acordo com o Termo de Responsabilidade de fls. 58, a Agência Marítima Dickinson responsabilizou-se pelo navio de bandeira Cipriota M/V “CSAV RAUTEN”, com referência aos dispositivos do art. 71, parágrafo único, do Regulamento Aduaneiro, sendo que, à época da realização da Vistoria Aduaneira, a Companhia Marítima Nacional era representada por Meridian Agência Marítima Ltda., que passou a responder solidariamente com o transportador marítimo.

Por todo o exposto, nego provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 06 de dezembro de 2001



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO Conselheira

78
S



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
2ª CÂMARA

Processo nº: 11050.000603/96-76
Recurso n.º: 120.795

TERMO DE INTIMAÇÃO

Em cumprimento ao disposto no parágrafo 2º do artigo 44 do Regimento Interno dos Conselhos de Contribuintes, fica o Sr. Procurador Representante da Fazenda Nacional junto à 2ª Câmara, intimado a tomar ciência do Acórdão n.º 302-35.028.

Brasília- DF, 22/02/02

MF - 3.º Conselho de Contribuintes

Henrique Prado Megda
Presidente da 2.ª Câmara

Ciente em:

71 PRN/FOR/CE
MF - 3.º Conselho de Contribuintes
10/03/2004
Antonio Alves de Moraes
SEPAP

Ciente, em 30/03/04

Pedro Valtter Leal
Procurador da Fazenda Nacional
OAB/CE 5688