

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11050.001285/94-26
SESSÃO DE : 24 de setembro de 1997
ACÓRDÃO Nº : 303-28.698
RECURSO Nº : 118.552
RECORRENTE : AGÊNCIA MARÍTIMA TRANSCAR LTDA
RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS

VISTORIA ADUANEIRA - AVARIA. Não tendo sido apresentada, pela Recorrente, qualquer prova excludente da responsabilidade do transportador marítimo pelas avarias apuradas na carga, seja com relação à alegada inadequidade da embalagem ou pelo mau tempo suportado pela embarcação, documentado por protesto marítimo devidamente homologado mantém-se a exigibilidade da indenização devida à Fazenda Nacional, pelo prejuízo decorrente, respondendo por tal indenização o representante, no país, do transportador estrangeiro, na forma como estabelece o Decreto-lei nº 37/66 .
Nega-se provimento ao Recurso.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

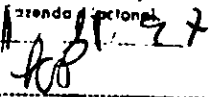
ACORDAM os Membros da Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 24 de setembro de 1997


JOÃO HOLANDA COSTA
Presidente


NILTON LUIZ BARTOLI
Relator

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral de Representação Extrajudicial

Em 11/10/97


LUCIANA CORDEIRO RORIZ FAGETE
Procuradora da Fazenda Nacional

11 NOV 1997

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ANELISE DAUDT PREITO, MANOEL D'ASSUNÇÃO FERREIRA GOMES, LEVI DAVET ALVES e GUINÊS ALVAREZ FERNANDES. Ausente o Conselheiro: SÉRGIO SILVEIRA MELO.

RECURSO N.º : 118552
ACÓRDÃO N.º : 303- 28.698
RECORRENTE : AGÊNCIA MARÍTIMA TRANSCAR LTDA.
RECORRIDA : DRJ/PORTO ALEGRE/RS
RELATOR : NILTON LUIZ BARTOLI

RELATÓRIO

Através do procedimento de Vistoria Aduaneira realizada pela D.R.F. em Rio Grande/RJ, consubstanciado no Termo de Vistoria Aduaneira n.º 015/94, às fls. 02/03, foi apurada a responsabilidade da ora Recorrente por avarias à carga do Conhecimento n.º 4BRERIGOOO4F, transportada pelo navio SANTOS, procedente de Rotterdam, entrado em Rio Grande dia 08/04/94, tratando-se, como se verifica no quadro 04.I.I. do Demonstrativo de Classificação às fls. 03, de "01 rolo gravado para calandra, remetido ao exterior para conserto pelo R.E. n.º 93/0904876-001".

No quadro 16 do Termo de Vistoria (fls. 03-verso), constam as seguintes "Observações":

- "1-A mercadoria objeto da presente "Vistoria" sofreu avaria durante seu transporte, que, de acordo com o laudo anexo do Eng.º credenciado é de 100% (cem por cento).
- 2-Trata-se mercadoria enviada ao exterior para conserto (regravação), sob regime de exportação Temporária, ao amparo do artigo 370, inc.II, do R.A.
- 3-De acordo com o artigo 386 do R.A., a incidência de tributos na reimportação recai somente sobre os materiais empregados no serviço;
- 4-Como só foram agregados ao rolo exportado 2(dois) rolamentos, no valor de DM\$20.670,00, somente sobre este valor deverá recair a exigência dos tributos devidos;
- 5-Em razão do Termo de Avaria lavrado pelo Depositário por ocasião da descarga, bem como pelos danos sofridos pelo container, não resta dúvida que a avaria ocorreu no decurso do seu transporte".

O crédito tributário apurado e lançado contra a Recorrente, na qualidade de Transportadora ou Agente Consignatária do navio, pela Notificação de fls. 01, constitui-se de: Imposto de Importação (UFIRs 3.514,90) e Multa do art. 521, inciso II, alínea "d", do R.A. (UFIRs 9,30).

De acordo com o Termo de Vistoria mencionado (fls. 01 e 01-verso), a mercadoria estava acondicionada no Container marca TOLU 485583-5, pesando 7.500 kgs; havia indícios externos de violação e de avaria, tendo sido lavrado Termo de Avaria, mas não houve



cintamento ou sinetagem do Container. Informa, ainda, o mesmo documento que a embalagem era adequada e que a causa da avaria foi: "outras".

No Demonstrativo de Classificação e Avaliação de Mercadorias Avariadas n.º 001, às fls. 04, consta, em seu verso, a seguinte descrição da mercadoria e da avaria:

"Descrição

01 (um) rolo laminador de calandra, utilizada na fabricação de não-tecidos, com superfície gravada e com rolamentos compensadores na ponta do eixo.

Apresentou várias marcas ao longo de toda a superfície gravada, danos nas extremidades do eixo e comprometimento dos rolamentos compensadores montados no eixo.

Havia também 02 (dois) rolamentos compensadores separados do eixo que apresentavam falta de roletes."

Às fls. 05/06 encontra-se acostado o "Laudo de Avaliação de Avarias", emitido pelo Engenheiro Daltro do Valle Branco - Crea n.º 30.324, datado de 22 de agosto de 1994, que embasou a conclusão da vistoria em epígrafe, do qual destaco os pontos principais, a saber:

".....Verificando "in loco", a citada mercadoria, na presença do Sr. Fiscal da Receita Federal, do Representante do Segurador, do Supervisor de Projetos da Fitesa e do Sr. Batista Kaiser, da Fitesa, foi possível constatar que a superfície de gravação do rolo continha diversas "marcas", causadas pelo deslocamento desta peça dentro do container. Tais marcas tornaram inviável o aproveitamento desse rolo, porque o não-tecido saíria com falhas.

A superfície do rolo não pode ser mais regravada porque, a mesma, não tem espessura suficiente para sofrer nova usinagem.

De todo o conjunto, somente os dois flanges, colocados nas extremidades do rolo, poderiam ser reaproveitados.

Considerando-se os valores desses componentes:

- 01 flange lado da junta rotativa.....13.810,00 DM
- 01 flange lado do acionamento15.555,00 DM

Considerando-se, também, os seguintes fatores.

.....
Levando-se em conta todos esses fatores, podemos considerar as avarias sofridas pelo conjunto (rolo de gravação completo) sendo de 100% (cem por cento), ou seja perda total."

RECURSO: 118.552

ACÓRDÃO: 303-28.698

Notificada através do A.R. às fls. 07, a interessada apresentou Impugnação tempestiva às fls. 09/10, anexando fotografias do Container e da mercadoria às fls. 11/19.

Argumentou, em sua defesa, o seguinte:

1) O transportador marítimo, qualquer que seja ele, está plenamente excluído da imposição de gravames por pretensa avaria, face ao cofre de carga ter descarregado, como prova o termo de avaria (pda0448), amassado/rasgado/totalmente avariado, mas exclusivamente em função de movimentação da carga no interior do mesmo, o que demonstra claramente inadequabilidade de peação e escoramento providenciado pelo terminal do exportador, em se tratando de unidade consolidada sob regime HOUSE;

2) No caso em tela, a unidade é consolidada (estufada) pelo exportador, lacrada e assim entregue ao transportador sem que o mesmo tenha acesso as condições e/ou quantidades das mercadorias consolidadas. Por que seria, portanto, responsabilizado o transportador quando ocorrer falta ou avaria dos volumes contidos em containers descarregados dentro das condições acima ?

Por que o exportador não assegurou a sua mercadoria peação e escoramento adequados ao transporte marítimo, cuja natureza, publica e notoriamente, exige maiores cuidados do que qualquer outro ?

Oportuno ainda salientar que durante o percurso Montevidéu - Rio Grande o navio enfrentou mau tempo, o que certamente contribuiu para que a carga dentro do container, desmanchasse sua peação e rompesse a lateral do mesmo, conforme demonstram as fotos em anexo;

3) Ora, V.Sa. há de admitir que a afirmativa do Sr. Técnico certificante é equivocada ao imputar ao transportador marítimo responsabilidade por avarias que tiveram, como fato gerador, inadequação de estivagem, escoramento e peação da carga no interior do container, por exclusiva responsabilidade do embarcador. Fotos anexas comprovam tal premissa."

Em Decisão datada de 25/09/96 (fls. 26), adotando o Parecer de fls. 21/25, o Sr. Delegado da DRJ em Porto Alegre julgou a ação fiscal parcialmente procedente, mantendo a exigência do Imposto de Importação e cancelando a penalidade aplicada, por ter sido incorretamente tipificada na Notificação.

Diz a ementa da referida Decisão:

"VISTORIA ADUANEIRA. AVARIA. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.

A apuração de responsabilidade tributária, na hipótese de avaria de mercadoria transportada em unidade de carga, rege-se pela legislação tributária, não podendo ser

RECURSO: 118.552

ACÓRDÃO: 303-28.698

oposta à Fazenda Pública, para fins de exclusão desta responsabilidade, as eventuais convenções ajustadas entre o transportador e o exportador estrangeiro.

Devem ser exigidos do transportador, na condição de responsável tributário, os tributos apurados em procedimento de vistoria aduaneira, relativamente à avaria ocorrida durante o transporte de mercadoria procedente do exterior.

É descabida a exigência de multa cuja tipificação legal tenha sido erroneamente informada na peça básica.

ACÇÃO FISCAL PARCIALMENTE PROCEDENTE"

Em suas razões de decidir a Digna Autoridade de primeira instância argumenta, em síntese, o seguinte:

a) que não obstante existam diversas cláusulas ou modalidades aplicáveis ao uso dos containers, que se diferenciam, basicamente, pelas formas convencionadas de carregamento e descarregamento, os efeitos da adoção das mesmas somente se operam entre as partes, não podendo ser opostos à Fazenda Pública, para fins de exclusão de responsabilidade, em decorrência do princípio consagrado pelo Código Tributário Nacional (Lei n.º 5.172, de 25/10/66) em seu art. 123, que transcreve;

b) que, aliás, o entendimento de que as condições avençadas entre o exportador estrangeiro e o transportador não elidem a responsabilidade deste também já foi ratificado pelo Terceiro Conselho de Contribuintes. Cita-se como exemplo o Acórdão n.º 303-27619, da 3ª Câmara, publicado no DOU em 10/10/95, e que versa sobre a responsabilização do transportador por falta de mercadoria apurada em procedimento de conferência final de manifesto;

c) ressalta, ainda, que à vista do que dispõe o art. 121 do CTN, é irrelevante para a solução do presente litígio que a avaria ocorrida no transporte da mercadoria em questão tenha sido causada por ato do transportador ou do exportador, uma vez que o Regulamento Aduaneiro estabelece de forma expressa em seu art. 478, parág. 1º, III, já mencionado no item 5.3 deste parecer, que a responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio é do transportador quando houver avaria visível por fora do volume;

d) que há que se referir também, e apenas a título de ilustração, que não obstante as alegações não comprovadas da impugnante com respeito ao regime adotado na consolidação do container onde foi transportada a mercadoria avariada em questão, na esfera do direito civil também está prevista a responsabilidade do transportador pelos danos causados às mercadorias no curso do seu transporte, sendo de mencionar o conteúdo do artigo 19, caput, da Lei n.º 6.288, de 11/12/75, que dispôs sobre a utilização,

RECURSO: 118.552

ACÓRDÃO: 303-28.698

movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadoria em unidades de carga, que diz literalmente:

"Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde seu recebimento até a sua entrega."

e) que, de outra parte, constata-se que a legislação aduaneira não excetuou os casos como o presente, haja vista que tanto o art. 60 do Decreto-Lei n.º 37/66, quanto o art. 478 e seguintes do Regulamento Aduaneiro não prevêem tratamento diferenciado para apuração de responsabilidade por avaria ou falta de mercadoria transportada em container;

f) correto, portanto, o posicionamento adotado pela Fiscalização ao exigir da interessada o tributo incidente sobre os materiais agregados no exterior à mercadoria em causa, cuja exigibilidade, em se tratando de aplicação do regime de exportação temporária, está prevista no art. 386 do R.A."

A Recorrente foi cientificada da Decisão em 30/10/96, pelo A.R. acostado às fls. 28 (verso) e em 29/11/96 apresentou seu Recurso (fls. 29 /35), discorrendo, ampla e preliminarmente, a respeito da não responsabilidade do Agente Marítimo no lugar do Transportador, abordando, em tal preliminar, a tese da "ilegitimidade de parte passiva ad causam".

Quanto ao mérito, insiste na tese da não responsabilidade do transportador em função das condições de transporte do Container - "House to House", destacando que o Regulamento Aduaneiro, em seu art. 478 (caput) estabelece que a responsabilidade pela avaria é de quem lhe deu causa. No caso, tal avaria decorreu da má estiva do embarcador e do mau tempo suportado pela embarcação, que caracteriza excludente de responsabilidade prevista no item 13.3 do Termo de Vistoria Aduaneira em questão.

O processo foi devidamente encaminhado à Duta Procuradoria Seccional da Fazenda Nacional no Rio Grande - RS, que em contra-alegações às fls. 38/43 pede o improvimento do Recurso Voluntário em questão, espancando as teses defendidas pela Recorrente, fundamentando-se, basicamente, nas disposições do art. 71, do Regulamento Aduaneiro; do art. 60 do Decreto-Lei n.º 37/66; do art. 121, II, do CTN; do art. 1.307 do Código Civil Brasileiro e em Decisão nos autos da A.M.S. n.º 106.875-SP, da E. 5a. Turma do antigo Tribunal Federal de Recursos.

É o Relatório.



RECURSO: 118.552

ACÓRDÃO: 303-28.698

VOTO

O Recurso é tempestivo, razão pela qual deve ser conhecido e devidamente julgado por esta Câmara, como passo a fazer nesta oportunidade.

Devo destacar, inicialmente, que o processo aqui se apresenta para apreciação e decisão por esta Câmara muito mal instruído, tanto por parte da repartição aduaneira de origem quanto pela própria Interessada.

No primeiro caso, observa-se que alguns documentos que deveriam instruir os autos e que poderiam ser fundamentais na solução do presente litígio, não foram acostados pela fiscalização. Refiro-me ao Termo de Avaria que se diz emitido (certamente pela Depositária) e ao Conhecimento de Transporte. Sobre tais documentos se fundam a autuação e também, em parte, a defesa da Recorrente.

Por sua vez, a Interessada também negligenciou na elaboração de sua defesa, pois apenas alegou, sem apresentar qualquer vestígio do alegado mau tempo suportado pela embarcação, que poderia evidenciar a excludente de responsabilidade do transportador pela avaria apontada.

Dito isto, passo a decidir o pleito, haja vista que os documentos que integram os autos são bastantes, no presente caso, para assim proceder, uma vez que, em meu entender, não haverá necessidade de diligenciarmos para a juntada das importantes peças citadas.

Rejeito, de pronto, a preliminar de "ilegitimidade de parte passiva" levantada pela Interessada em seu Recurso de fls., por duas importantes razões:

A uma, porque trata-se de questão não suscitada em primeira instância, fugindo ao necessário pré-questionamento, parecendo que a Recorrente se conformara, em primeira instância, com a situação de eventual responsável pelo crédito tributário lançado, na qualidade de "Agente Consignatário" da embarcação transportadora de que se trata.

A duas, porque de qualquer forma não lhe assiste razão na preliminar argüida. É a própria Recorrente quem esclarece, às fls. 32, que na realidade o transportador, não participante do processo, é estrangeiro - IVARAM REDERI (IVARAN LINES). Por sua vez, o ARMADOR (proprietário da embarcação), cujo nome não declina em sua peça recursória, "TEM SUA PRÓPRIA REPRESENTAÇÃO NO PAÍS", donde se conclui que também Este (Armador) é estrangeiro.



RECURSO: 118.552

ACÓRDÃO: 303-28.698

O Decreto-Lei n.º 37/66, em seu artigo 32, com a nova redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 2.472, fixou, efetivamente, a responsabilidade solidária do representante, no país, do transportador estrangeiro.

Há que se esclarecer, quanto a esse aspecto, que as figuras de Armador e de Transportador, não se confundem, podendo ser a mesma pessoa ou empresa. Diz-se "Armador" o proprietário; aquele que "arma" (sic) o navio, colocando-o em condições de navegabilidade. Transportador, que pode ser o mesmo proprietário (Armador) é aquele que se propõe, efetivamente, à atividade do transporte de mercadorias. O "Afretador", ou seja, aquele que toma a embarcação sob afretamento (espécie de locação) junto ao "Armador" (proprietário) é, no caso, o efetivo "Transportador"; aquele que pratica o ato de transporte marítimo propriamente dito, firmando os respectivos Contratos - Conhecimentos de Transporte ou Conhecimentos de Embarque, como são conhecidos.

Vê-se que, no caso presente, que se tratam-se de pessoas, ou empresas distintas e ambos são estrangeiros - Armador (proprietário) e Transportador (afretador), enquadrando-se o Agente Consignatário, no caso a Recorrente, de qualquer forma, nas disposições do art. 32, do D. Lei n.º 37/66, antes mencionado.

Não há como, portanto, sustentar-se a preliminar de ilegitimidade de parte levantada pela Recorrente na Apelação ora em exame.

Quanto ao mérito, funda-se a defesa da Interessada em dois pontos cruciais, envolvendo exclusivamente o aspecto causal, ou seja, o que gerou a avaria apurada - sua(s) causa(s).

Dois são os motivos, no seu entender, que geraram as avarias constatadas, a saber, a má estivagem; estofagem ou peação da carga no interior do Container pelo exportador - configurando-se a inadequabilidade da embalagem - no caso o cofre de carga (Container), aliado ao alegado "mau-tempo" suportado pela embarcação durante a travessia marítima.

Diz a Recorrente, de início, que o Container foi dado a transportar sob condições "House to House", indicada pela sigla "FCL/FCL" e com cláusula no Conhecimento "SHIPPER'S LOAD, STOWAGE AND COUNT".

Interessante é que, do referido documento não existe sequer uma cópia nos autos, por falha tanto da fiscalização, que deveria instruir o processo adequadamente, quanto da própria Recorrente, que se respaldou nesse documento como argumento de defesa.

Com respeito à responsabilidade do transportador por faltas e/ou avarias em cargas transportadas em Containers, sob tais condições, já tive a oportunidade de manifestar-me por diversas vezes, tanto no âmbito desta Câmara quanto em julgados da E. Câmara Superior de Recursos Fiscais, onde essa tese foi acolhida, no sentido de que tais cláusulas não se tratam, efetivamente, de simples convenções particulares não oponíveis à Fazenda Nacional na definição do sujeito passivo da obrigação tributária mas, isto sim, indicativas de condições de transportes definidas e consagradas em Acordos, Convenções, usos e

RECURSO: 118.552

ACÓRDÃO: 303-28.698

costumes internacionais, como é o caso das antigas Conferências Internacionais de Fretes, as quais se sobrepõem, efetivamente, à legislação tributária interna.

Entendo, portanto, que quando tais Cofres de Carga são entregues no destino, sem quaisquer indícios de avarias, violação, etc., com lacres de origem intactos, os transportadores não podem ser responsabilizados pelos danos e/ou extravios apurados quando da "desova" (desconsolidação) dos mesmos Containers.

Tal entendimento, entretanto, não se aplica, pura e simplesmente, quando o Cofre descarrega com indícios de violação, ou de avarias, como no caso presente. Embora o Termo de Avaria não conste dos autos, também por deficiência da repartição de origem, restou claro que a Recorrente concorda com as informações constantes do Termo de Vistoria, de que o Termo foi lavrado pela Depositária e que dele consta os indícios de avarias e violação.

Assim acontecendo, torna-se prejudicada, evidentemente, a tese por mim tantas vezes defendida, da não responsabilidade do transportador pela avaria ou falta de mercadoria, quando o Container, "estofado" pelo exportador ou embarcador na origem, é entregue no destino em perfeito estado.

No caso dos autos, foram adicionados à situação outros elemento de maior relevância para solução do litígio, qual sejam: a da condição de consolidação ou peça da mercadoria no interior do container - adequação ou não da embalagem - e o mau tempo que a Recorrente diz ter sido suportado pela embarcação durante a viagem marítima.

Em ambos os casos, tratam-se de elementos que dependem, exclusivamente, da comprovação por parte da Recorrente e que, como se denota dos autos, em momento algum não passaram de meras alegações.

Com efeito, a inadequação da embalagem, de acordo com os usos, costumes e recomendações internacionais, equipara-se ao vício próprio da mercadoria, não respondendo o transportador pelas consequências daí decorrentes, "ex-vi" do art. 4º, § 4º, do Decreto-Lei n.º 116/67, regulamentado pelo decreto n.º 64.387/69.

É elementar que as cargas, destinadas ao transporte marítimo, principalmente em viagens longas como foi a presente, devem estar adequadamente embaladas, assim entendida a condição de poder suportar todas as adversidades que envolvem esse tipo de transporte, abrangendo as diversas operações de carregamento, movimentação/arrumação a bordo e descarregamento, com utilização de aparelhos pesados tais como: guindastes, empilhadeiras, etc., assim como aos balanços naturais do navio e também os extraordinários, mas previsíveis, decorrentes de tempo adverso que se pode encontrar em tais viagens.

As fotos acostadas aos autos pela Recorrente não representam, absolutamente, qualquer prova de que, no presente caso, a mercadoria foi incorreta ou inadequadamente embalada (estofada no Container) pelo exportador ou embarcador.

Poderia a Autuada ter adotado uma série de procedimentos para comprovar o alegado, dentre os quais: Ter requerido, e até exigido, que o Perito designado se pronunciasse, em seu Laudo, a respeito da questionada embalagem; requerido a produção de provas, apresentando quesitos, nomeando técnico para acompanhar os trabalhos e emitir laudo e, ainda, por derradeiro, ingressado em juízo com Medida Cautelar de Produção Antecipada de Provas, como lhe faculta a lei.

Nada, porém, foi providenciado a respeito pela Interessada.

De outro modo, quando um navio sofre os efeitos de um mau tempo, ou de uma tempestade, em mar aberto, nem sempre o rompimento da peaça ou da amarração da carga, ocasionando-lhe avarias, significa uma deficiência ou inadequação de embalagem. Tudo depende da força do evento (vento e mar) e dos seus efeitos sobre o navio transportador. Existem embarcações que resistem melhor aos efeitos do mau tempo, pois que para esse objetivo foram preparadas e, conseqüentemente, as cargas também sofrem menos os efeitos do mar adverso.

A Recorrente informou que o navio sofreu mau-tempo durante a viagem, o que pode muito bem ter influído decisivamente para os danos, ao Container e à carga, que as fotos acostadas aos autos estão a demonstrar.

Neste caso, estaria caracterizada não a inadequabilidade da embalagem, mas, certamente, a excludente de responsabilidade do transportador marítimo por fatos atribuídos à natureza, qualificados como "CASO FORTUITO" ou "FORÇA MAIOR".

Necessário, para tanto, que fosse lavrado e ratificado, na forma da legislação em vigor, o competente Protesto Marítimo, o qual a Recorrente deveria ter apresentado como prova excludente da responsabilidade do transportador.

Entretanto, constata-se que limitou-se a Autuada ao terreno das alegações, sem nada produzir ou apresentar como excludente da responsabilidade pelas avarias apuradas.

Diante de todo o exposto, entendo configurada a responsabilidade do transportador marítimo pelas avarias na carga de que se trata respondendo, conseqüentemente, o seu representante legal, a ora Recorrente, pelos prejuízos suportados pela Fazenda Nacional decorrentes de tais danos, conforme preceitua o art. 60, parágrafo único, do Decreto-Lei n.º 37/66, razão pela qual nego provimento ao Recurso sob exame.

Sala das Sessões, em 24 de setembro de 1997.


NILTON LUIZ BARTOLI - Relator.