



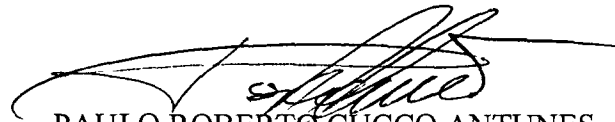
MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

Processo nº : 11050.002063/00-50
Recurso nº : 129.242
Sessão de : 10 de agosto de 2005
Recorrente : HSAC LOGÍSTICA LTDA.
Recorrida : DRJ/FLORIANÓPOLIS/SC

R E S O L U Ç Ã O Nº 302-01.218

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, acolher a preliminar de diligência à Repartição de Origem, argüida pelo conselheiro Paulo Roberto Cucco Antunes, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.



PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES
Presidente em Exercício e Relator Designado

Formalizado em: 13 SET 2005

Participaram, ainda, do presente julgamento, os Conselheiros: Elizabeth Emílio de Moraes Chieregatto, Luis Antonio Flora, Paulo Affonseca de Barros Faria Júnior, Mércia Helena Trajano D'Amorim, Luis Alberto Pinheiro Gomes e Alcoforado (Suplente) e Maria Regina Godinho de Carvalho (Suplente). Ausente a Conselheira Daniele Strohmeier Gomes. Esteve presente a Procuradora da Fazenda Nacional Ana Lúcia Gatto de Oliveira.

Processo nº : 11050.002063/00-50
Resolução nº : 302-01.218

RELATÓRIO

Por bem descrever os fatos relativos ao contencioso, adoto o relato do órgão julgador de primeira instância até aquela fase:

“Contra a interessada acima identificada foi lavrada a Notificação de Lançamento nº 12/00 (fl. 1), a qual constituiu de ofício a exigência de Imposto de Importação na quantia de R\$ 5.299,69, e aplicou a multa prevista no artigo 521, inciso II, alínea “d”, do Regulamento Aduaneiro (RA), aprovado pelo Decreto nº 91.030 de 05/03/1985, no valor de R\$ 2.649,85.

A presente exigência tem por base o Termo de Vistoria Aduaneira nº 011/2000, anexado às fls. 2 a 39, do qual conclui-se que a interessada, na qualidade de transportador, foi responsabilizada pela falta de duas caixas com partes automotivas, do total de 03 caixas manifestadas para o navio “Cap Roca”.

Devidamente intimada, a interessada apresentou impugnação (fl. 42), alegando, em síntese, que a unidade foi transportada na modalidade *House to House*, tendo sido entregue com o lacre de origem intacto. Afirma, a impugnante, que o Terceiro Conselho de Contribuintes firmou jurisprudência no sentido de que o transportador marítimo não tem responsabilidade legal por falta ou extravio de carga em container *House to House* descarregado nas condições antes descritas.

A interessada aduz, ainda, que os 02 volumes aparentemente extraviados foram posteriormente descarregados do navio “Sea Puma”, desestufados do container SUDU 369766.5, não documentados, porém fisicamente identificados pelo despachante como sendo os dois volumes faltantes na descarga do navio “Cap Roca”.

A impugnante segue relatando que o despachante desembarçou apenas o volume que chegou, e que o importador acionou o seguro, o qual providenciou no envio de 02 volumes correspondentes aos que faltaram. Assim, a carga descarregada do navio “Sea Puma” ficou sem ser reclamada pelo interessado.

Por fim, a autuada afirma que o importador está de posse de documentos que comprovam que os volumes não reclamados são efetivamente os volumes por cujo extravio está ela sendo responsabilizada.”

Processo nº : 11050.002063/00-50
Resolução nº : 302-01.218

A DRJ em FLORIANÓPOLIS/SC julgou o lançamento procedente, ementando o acórdão na forma seguinte:

“Assunto: Imposto sobre a Importação - II

Data do fato gerador: 25/10/2000

Ementa: VISTORIA ADUANEIRA. FALTA DE MERCADORIA. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.

A responsabilidade pela falta de mercadoria, verificada em procedimento de Vistoria Aduaneira, não pode ser afastada em virtude de ter sido o transporte realizado sob a condição *House to House*, pois se trata de convenção particular, tampouco podem ser acatadas alegações de que a mercadoria teria chegado em outro navio, diante da inexistência de documentos hábeis a comprovar o alegado.

Lançamento Procedente”

Discordando da decisão de primeira instância, a interessada apresentou recurso voluntário, fl. 68 e seguintes, onde basicamente repete os argumentos apresentados na impugnação.

Subiram então os autos a este Conselho, após o despacho de fl. 75.

Relatado está.



Processo nº : 11050.002063/00-50
Resolução nº : 302-01.218

VOTO

Conselheiro Paulo Roberto Cucco Antunes, Relator Designado

Pelo que se depreende da documentação acostada aos autos, trata o presente processo administrativo tributário de litígio instaurado pela Impugnação formulada pelo sujeito passivo – HASAC LOGÍSTICA LTDA, contra o lançamento efetuado pela DRF em Rio Grande – RS, conforme NOTIFICAÇÃO nº 12/00, de 25/10/2000 (fls. 01), cuja exigência tributária compreende os seguintes valores:

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO	R\$ 5.299,69
MULA DO I.I. (106, II, d, DL 37/66)	R\$ 2.649,85

Tal exigência decorre da responsabilização da Empresa indicada, na qualidade de “Transportador ou Agente Consignatário”, pelo extravio (falta) de mercadoria estrangeira, apurada em procedimento de **Vistoria Aduaneira**, tudo conforme documentos acostados às fls. 02 até 39.

Transcreve-se, por oportuno, as OBSERVAÇÕES constantes do campo 19 do T.V.A. (fls. 04), como segue:

“Em ato de vistoria aduaneira na presença do importador, depositário e do transportador, constatou-se que parte da mercadoria (03 caixas com partes automotivas) discriminada na fatura nº P0060591, amparada pelo BL nº SOUR/RIG/00032, embarcada no porto de Zeebrugge no navio “Cap Roca”, fora extraviciada, faltando duas caixas com partes automotivas, especificadas no anexo. Ocorre que o transportador, ao emitir o Conhecimento de Transporte (BL), entra na posse da mercadoria e se compromete a entregá-la no destino acordado; a responsabilidade pelo extravio da mercadoria apurada em vistoria aduaneira é do transportador, tendo por base legal o artigo 478, parágrafo 1º, inciso II do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto 91.030/85, cuja matriz legal é o DL nº 37/66.”

Vale dizer, de pronto, que nenhum original (ou mesmo cópias) de Conhecimento, Termos de Avarias, etc., foi carreado para este autos.

Em sua tempestiva defesa a Notificada argumentou, em síntese, que:

- a) - o transporte ocorreu em **unidade** (?) na modalidade ‘**HOUSE TO HOUSE**’, entregue com lacre de origem intacto.



Processo nº : 11050.002063/00-50
Resolução nº : 302-01.218

Essa primeira alegação compreende situação em que a mercadoria, tida como faltante (ou extraviada), foi dada a transportar em cofre de carga, ou seja, CONTAINER, para o qual existe legislação própria.

Ocorre que nenhum indício existe nos autos sobre assunto. Como já dito, nenhum original (ou cópia) do respectivo Conhecimento de Transporte (Bill Of Lading); Termos de Avarias, Relatórios de Descarga, outras ressalvas da Depositária, etc., encontra-se nos autos.

Não há como se analisar todos os aspectos dessa questão e decidir o litígio, com a precária instrução processual que se nos apresenta neste caso.

Vale dizer que a Decisão proferida pela DRJ em Florianópolis – ACÓRDÃO DRJ/FNS N° 3.187, de 17 de outubro de 2003 – deixa claro que os fatos são verdadeiros, ou seja, que a carga veio mesmo transportada em Container, como se depreende, desde logo, por sua sintética Ementa, *verbis (fls. 61)*

“Assunto: Imposto sobre a Importação – II

Data do fato gerador: 25/10/2000

Ementa: VISTORIA ADUANEIRA. FALTA DE MERCADORIA. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.

A responsabilidade pela falta de mercadoria, verificada em procedimento de Vistoria Aduaneira, não pode ser afastada em virtude de ter sido o transporte realizado sob a condição House to House, pois se trata de convenção particular, tampouco podem ser acatadas alegações de que a mercadoria teria chegado em outro navio, diante da inexistência de documentos hábeis a comprovar o alegado.

Lançamento Procedente.”

Pela simples leitura da Ementa em questão, pode-se concluir que os volumes tidos como faltantes foram transportados, por via marítima, em Container, sob condições CASA a CASA, (“House to House”).

Ora, pela análise de toda a legislação que envolve a matéria, desde a matriz legal, o D. Lei nº 37/66, passando pelo D. Lei nº 116/66 e seu respectivo regulamento, o Dec. nº 64.387/69; o Decreto nº 63.431/68, que embora revogado pelo Dec 91.030/85, seus procedimentos foram restabelecidos por Portaria Ministerial (basta conferir); o Regulamento Aduaneiro, etc., objetivamente se conclui que a responsabilidade não é assim tão facilmente apurada e impingida, como pretendem o Fisco e a própria 1ª Turma de Julgamento da DRJ em Florianópolis,

É a própria norma que, com muita propriedade, estabeleceu **que a responsabilidade é de quem lhe houver dado causa.**



Processo nº : 11050.002063/00-50
Resolução nº : 302-01.218

Não é pelo simples fato de o Transportador assumir o papel de fiel depositário ao receber um Container para transporte, que pode ser apontado como responsabilizado por qualquer avaria ou extravio, apurado posteriormente à entrega desse Container ao depositário ou a terceiros.

Aliás, ressalto que referida 1ª. Turma da DRJ/FNS é integrada por uma “expert” ex-Conselheira desta Casa, a Insigne Julgadora Elizabeth Maria Violatto, que por muito tempo brindou-nos com sua presença nesta Câmara, decidindo sabiamente os inúmeros litígios que por aqui transitaram, sendo grande conhecedora dessa matéria. Tal fato, por sinal, obriga-me a concordar com as deduções que se fazem “nos bastidores”, de que as DRJs são, regra geral, meramente confirmadoras de lançamentos tributários, não se insurgindo contra o entendimento das repartições fiscais (da Administração), ainda que contrários às provas dos autos ou à legalidade.

Retornando à questão do processo, pelo acima dito algumas perguntas se impõe:

1. Qual a data da efetiva descarga e a real situação do Container ao descarregar no porto de destino?
2. Com ou sem avarias? Com lacre (íntacto ou avariado)? Sem lacre, com indícios de violação?
3. Foi lavrado Termo de Avaria na descarga (do navio para o porto)?
4. O Container foi devidamente pesado na descarga? Houve diferença de peso em relação ao manifestado que pudesse justificar o extravio da mercadoria em relação ao embaçado (manifestado)?
4. Alguma outra ressalva da entidade portuária (Depositária), no momento da descarga?
5. Se descarregado o Container sem lacre, ou com lacre avariado, ou outro tipo de avaria que pudesse ensejar a retirada da carga extraviada, foi o mesmo consertado, relacrado, etc.? Foi comunicada a fiscalização a respeito? Outras providências?
5. A vistoria foi realizada no Container?
6. Na vistoria, como se apresentava o Container, com relação à avaria, lacre original, lacres substitutos, etc.?
7. Foi realizada a prévia pesagem antes da Vistoria para comparação com o peso encontrado no momento da descarga? Quais os resultados?



Processo nº : 11050.002063/00-50
Resolução nº : 302-01.218

8. Caso **não** tenha sido realizada vistoria aduaneira no Container e tendo sido apurado extravio de **volumes**, o procedimento correto seria o da CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO, em lugar de VISTORIA ADUANEIRA, previstos no Regulamento?

Estas questões, cujas respostas não podem ser extraídas dos autos, dada a sua precariedade, são fundamentais para a apuração da efetiva responsabilidade pelo extravio indicado, além de outras que se farão no seguimento.

Argumenta também a Responsabilizada, na Impugnação:

b) – informamos que os 2 volumes aparentemente extraviados foram posteriormente descarregados do navio SEA PUMA, desestufados do container SUDU 369766.5, não documentados, porém fisicamente identificados pelo despachante como sendo os dois volumes faltantes na descarga do navio CAP ROCA.

Segundo a Recorrente, esses dois volumes que chegaram posteriormente não foram reclamados pela Importadora, ou seus Despachantes, pois que já havia recebido a indenização de sua Seguradora e providenciaram uma nova importação, que chegou **via aérea**, suprimindo a falta das mercadorias anteriormente extraviadas.

Ainda assim, é evidente que o assunto não foi devida e necessariamente apurado pela repartição fiscal competente, onde todos os atos e fatos tiveram curso. Na impugnação a Interessada informa que possui documentos que comprovam suas alegações.

Com efeito, se os dois volumes chegaram efetivamente por um outro navio, tal fato viria a confirmar que houve erro de estofagem do Container na origem.

Impõe-se, então, saber o seguinte:

8. Ocorreu, efetivamente, a descarga de dois volumes, possivelmente em acréscimo, do navio SEA PUMA, consolidados no Container SUDU 369766.5?

9. O que aconteceu com tais volumes? A mercadoria foi identificada ? Pesos etc., coincidem com os volumes faltantes no presente processo ?

10. Qual a destinação dada à mercadoria objeto dos dois volume descarregados.

Por todo o acima exposto, não havendo condições para este Conselheiro dar a melhor solução ao litígio que aqui nos é dado a decidir, graças à péssima instrução do referido processo, proponho, em preliminar, a conversão do

Processo nº : 11050.002063/00-50
Resolução nº : 302-01.218

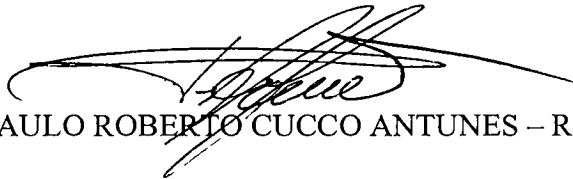
juízo em diligência à repartição de origem, para que responda a todos os questionamentos acima formulados (1 a 10), oferecendo todo e qualquer outro esclarecimento que possa auxiliar no deslinde da questão, juntando toda a documentação correlata e comprobatória, dentre a qual:

- Cópia legível do original do Conhecimento de Transporte;
- **Termos de Avarias** (se existirem), da descarga, da desconsolidação, da vistoria, etc....
- Outros documentos relacionados ao assunto.

Pede-se, ainda, que seja requerida, analisada e juntada aos autos a documentação que a Recorrente informou estar de posse, como indicado no último parágrafo de sua Impugnação, às fls. 42.

Concluindo, ao término da diligência supra convide-se a Interessada a tomar ciência dos resultados, com abertura de prazo para que possa se pronunciar a respeito, aduzindo suas razões recursais, assim o desejando.

Sala das Sessões, em 10 de agosto de 2005



PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES – Relator Designado