



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

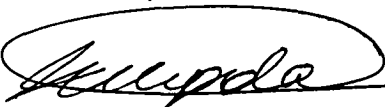
PROCESSO Nº : 11128.001667/96-52
SESSÃO DE : 13 de setembro de 2000
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333
RECURSO Nº : 118.843
RECORRENTE : INTERSEA AG. MARÍTIMA LTDA - REP. DE KIEN
HUNG SHIPPING
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

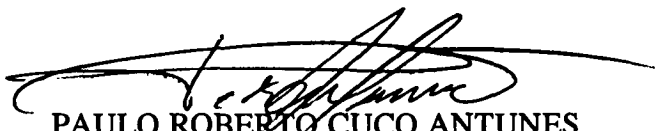
EXTRAVIO. VISTORIA ADUANEIRA. CONTAINER
HOUSE/HOUSE. LACRE INTACTO - Inadmissível a responsabilização
do transportador marítimo pelo extravio de mercadoria, apurado em
vistoria aduaneira, que deveria estar acondicionada em Container
transportado sob condições "HOUSE TO HOUSE", quando o Container,
no momento da sua abertura para vistoria, ainda se encontra com o lacre
de origem intacto. Precedentes do Terceiro Conselho de Contribuintes e
da Câmara Superior de Recursos Fiscais.
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. Vencidos os
Conselheiros Elizabeth Emílio de Moraes Chierregatto, relatora, Maria Helena Cotta
Cardozo e Francisco Sérgio Nalini que negavam provimento. Designado para
redigir o acórdão o Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes.

Brasília-DF, em 13 de setembro de 2000


HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Relator Designado

121 FEV 2003

RP/302-348.843

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: LUIS
ANTONIO FLORA e PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JUNIOR.
Ausente o Conselheiro HÉLIO FERNANDO RODRIGUES SILVA.

RECURSO N° : 118.843
ACÓRDÃO N° : 302-34.333
RECORRENTE : INTERSEA AG. MARÍTIMA LTDA - REP. DE KIEN
HUNG SHIPPING
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIREGATTO
RELATOR DESIG. : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

Trata o presente processo de retorno de diligência.

Em 15/01/96 entrou no Porto de Santos o navio Prosperity Container, trazendo, entre outros, o container GSTU-722.885-2, o qual, de acordo com os BL n° 1-3-00561.b e n° SENUJKT106260 continha 5.004 pares de tênis marca Reebok, que pesavam no total 6.120,40 Kg manifestados.

Após descarregado, o mesmo foi pesado, tendo sido apurada uma diferença entre o peso manifestado e o verificado, tendo sido solicitada, pelo importador Ril Brasil Comercial e Importadora Ltda., a realização de Vistoria Aduaneira (fl. 14).

Conforme descrito no campo "Observações" do Termo de Vistoria Aduaneira n° 0.069/96, lavrado em 15/03/96 na Alfândega do Porto de Santos (fls.02/04), "em ato de Vistoria Aduaneira..... realizada no recinto do IV - Deicmar, procedemos ao exame da mercadoria constante do container GSTU 722885-2, com os lacres de origem intactos de n° 000251 e 144266, constante do BL 1.3.00561.b de Jakarta da Seaquest Line e BL SENUJKT106260 da DSR SENATOR LINES do Porto de Singapore. Deveriam estar no container 278 caixas com 5004 pares de tênis da marca Reebok. Entretanto esta comissão constatou a falta de 119 caixas contendo 2.142 pares. De acordo com o art. 478, inciso IV, do Decreto n° 91.030/85, o RESPONSÁVEL é o TRANSPORTADOR."

Em decorrência, foi lavrada a Notificação de Lançamento de fls. 01 para formalizar a exigência do recolhimento do crédito tributário no montante de 8.781,81 UFIRs. (sete mil duzentos e setenta e sete reais e sessenta e seis centavos), correspondente ao Imposto de Importação e multa prevista no art. 521, II, "d", do Regulamento Aduaneiro. Cumpre ressaltar que citado crédito tributário refere-se ao extravio de 792 pares de tênis, sendo que foi lavrado outro Termo de Vistoria Aduaneira para a falta dos outros 1.350 pares, que é objeto do processo n° 11128.001666/96-90.

Cientificada na própria Notificação, Intersea Agência Marítima Ltda. apresentou impugnação tempestiva (fls. 06/08), argumentando, em síntese, que:

EMULA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

1. Com a descarga da mercadoria cessa a responsabilidade do transportador marítimo, passando a mesma para a administração do porto e/ou entidade responsável pelo armazenamento da carga;
2. O container em questão deu entrada no Depósito Alfandegado Público sem qualquer ressalva, o que comprova que o cofre de carga estava com os lacres intactos, por ocasião de sua entrada no DPA. Em sendo assim, provado está que o comandante zelou adequadamente pela boa guarda da carga, cumprindo fielmente o transporte contratado, entregando as mercadorias nas mesmas condições em que as recebeu do exportador;
3. Ressalte-se que o transporte em questão é da modalidade *House to House* e, em sendo assim, a unidade (container) foi estufada, contada, peiada e lacrada pelo exportador, não tendo o transportador marítimo, em momento algum, participado de nenhuma dessas operações.
4. O próprio Termo de Vistoria Aduaneira assinala que os lacres foram encontrados intactos, não havendo como imputar ao transportador marítimo a responsabilidade pela diferença de peso/mercadoria apurada, uma vez que o comandante do navio entregou o container, no costado do navio, nas mesmas condições em que recebeu do exportador.
5. No presente caso, está evidente que o exportador consolidou as mercadorias com peso/mercadoria a menor, tratando-se, consequentemente, de um caso típico de erro ou negligência do exportador, hipótese prevista no art. 30 do Decreto nº 80. 145/77, que regulamentou a Lei nº 6.288/75, que, por sua vez, dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal de mercadoria em cofres de carga. Nesse caso, entre outros, nos termos do citado artigo, o transportador será exonerado de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias.
6. O Terceiro Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento em caso semelhante, na Decisão proferida no Recurso nº 109.622, Acórdão nº 301-25.744.
7. Requer a improcedência da ação fiscal.

Emca

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 118.843
ACÓRDÃO N° : 302-34.333

Em primeira instância administrativa, a ação fiscal foi julgada procedente, nos termos da Decisão DRJ/SP N° 9.165/97-41.598 (fls.50/53), cuja Ementa assim se apresenta:

“VISTORIA ADUANEIRA - Falta apurada em contêiner com lacres de origem intactos e com cláusula *House to House*. Responsabilizado o transportador na medida em que houve diferença de peso entre o BL emitido no embarque e o verificado no desembarque”.

Intimada da Decisão singular (AR à fl.56) e inconformada, Intersea Agência Marítima Ltda. interpôs Recurso tempestivo a este Terceiro Conselho de Contribuintes (fls.57/61), pelas razões a seguir expostas:

1. Nos termos do art. 3º do Decreto 116/67, com a descarga e entrega da mercadoria à entidade portuária recebedora, cessa a responsabilidade do transportador marítimo.
2. O container em questão foi descarregado e recebido pela entidade portuária CODESP com seu lacre original intacto, sem indícios de violação e sem qualquer ressalva quanto a peso. A partir daí, foi o container transportado para o TRA IV-Deicmar.
3. Quando da chegada do referido container ao TRA, foi apurada uma diferença entre o peso manifestado e o peso apurado na balança do Terminal, apesar do lacre de origem ter sido encontrado sem sinais de violação.
4. Verifica-se no Termo de Avaria que o container em questão deu entrada no DAP sem qualquer ressalva, o que comprova que seus lacres estavam intactos, fato este também atestado pelas G.M.C.I., por ocasião de sua entrada no Mesmo DPA. Sendo assim, provado está que o comandante zelou adequadamente pela boa guarda da carga, cumprindo fielmente o transporte contratado e entregando as mercadorias nas mesmas condições em que as recebeu do exportador.
5. Foi o recebedor - CODESP - que transportou o container para o armazém alfandegado e somente ali, unilateralmente, aquele armazém lavrou termo de avaria, no qual além de ressalvas quanto a avarias externas no container, foi também ressalvada divergência de peso.

EWLA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

6. Ressalta-se, ainda, que o transporte em questão foi realizado na modalidade House to House, sob a cláusula said to contain = Shipper Stow, Load, Count & Seal, ou seja, foi o embarcador que estufou, pesou, lacrou o container e declarou o peso que foi manifestado no contrato de transporte marítimo.
7. Uma vez que o container descarregou com seu lacre original intacto, sem indícios de violação e sem ressalvas no ato da descarga, o transportador marítimo não tem qualquer responsabilidade sob o extravio de carga e/ou diferença de peso verificados na Vistoria Aduaneira, já que entregou o container no porto de destino tal qual como recebido do embarcador no porto de origem.
8. É possível, também, que o exportador tenha consolidado quantidade menor de carga no container, tratando-se de caso típico de erro/negligência do mesmo, hipótese prevista no art. 30 do Decreto 80.145/77 como excludente de responsabilidade do transportador marítimo.
9. Várias são as Decisões do Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes acolhendo este entendimento. Cita, para exemplificar, os Acórdãos 301-25.744, 302-31.760, 302-31.890.
10. Argumenta que é absurdo pensar que o capitão do navio devesse conferir o peso do container antes do embarque, até porque a lacração é feita na presença do agente alfandegário.
11. Assim, as faltas apuradas na Vistoria Aduaneira não ocorreram em tempo e local sob responsabilidade do transportador marítimo, pelo que requer o provimento do recurso interposto.

A Procuradoria da Fazenda Nacional manifesta-se às fls. 63/69 dos autos, pugnando pela manutenção da Decisão recorrida.

Foram os autos encaminhados a este Terceiro Conselho de Contribuintes, para julgamento.

Em Sessão realizada aos 19/02/98, referido julgamento foi convertido em diligência à Repartição de Origem, por unanimidade de votos, nos termos da preliminar argüida pelo I. Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, que transcrevo:

EMSA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

“O processo, como se encontra, não nos oferece elementos necessários para o deslinde da questão.

Assim sendo, levanto preliminar de conversão do julgamento em diligência à repartição aduaneira de origem, para as seguintes providências:

I- Informar a data da efetiva descarga do container no porto de Santos (do navio para a CODESP).

2- Informar se naquela oportunidade foi lavrado Termo de Avaria pela CODESP ou mesmo pela DEICMAR (TRA-IV). Juntar cópia, em caso afirmativo.

3- Juntar cópia legível da Guia de Movimentação de Container (G.M.C.I.) correspondente.

4- Concluída a diligência, abrir vista dos autos à Recorrente para ciência e, se for o caso, apresentação de aditamento ao Recurso, com relação às novas informações e documentos trazidos aos autos”.

Em cumprimento à diligência, foram juntados aos autos os seguintes documentos:

- Fl. 85: Guia de Movimentação de Container nº 005030-0/1996, datada de 15/01/96, mesma data da descarga (neste documento, houve ressalva de que o container foi recebido na descarga amassado, arranhado, cortado e remendado).
- Fl. 86: ticket de pesagem, datado de 15/01/96, sendo que, às 19:30 hrs. foi pesado o caminhão da Transcar que transportou o referido container GSTU722.885, apresentando um peso de 20.130 Kg e às 20:33 hrs., deduzindo-se a tara de 11.570 Kg, foi indicado como peso líquido verificado da mercadoria 8.560 Kg.
- Fls. 87/88: Termo de Avaria nº 267/96, lavrado em 09/02/96, assinado apenas pelo funcionário do TRA.

À fl. 92 consta informação no sentido de que a interessada Intersea Agência Marítima Ltda. não seria mais representante de Kien Hung Shipping desde 1996, sendo a atual representante (em outubro de 1999) a empresa “UNIMAR-Agenciamentos Marítimos Ltda”.

Emila

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

Assim, conforme consta à fl. 98, foi dada ciência (08/02/2000) do resultado da diligência àquela empresa, facultando-lhe o direito de manifestar-se sobre o mesmo, apresentando Aditamento ao Recurso anteriormente interposto.

Citado Aditamento consta às fls. 100/103. Nesta peça, alega a Interessada que:

- Como resultado da diligência, não foi trazido qualquer Termo de Avaria da CODESP, do que se conclui que, efetivamente, ele não foi emitido, ou seja, o container foi recebido pela entidade portuária, ao costado do navio, sem ressalvas, em especial quanto ao peso.
- A Guia de Movimentação do Container revela que o mesmo descarregou do navio em 15/01/96, saiu das dependências da CODESP e foi entregue ao TRA nesse mesmo dia, às 16,30 hrs, estando em branco os campos relacionados à lavratura de Termo de Avaria e a suspeita de falta e/ou avaria no conteúdo do container. Consta, apenas, que o container foi entregue ao depositário Alfandegado/TRA com ressalvas das condições externas do container.
- Apesar de o container ter sido retirado do porto/CODESP às 16:30 hrs, o boleto de balança do TRA DEICMAR demonstra que o mesmo só chegou naquele Terminal e foi pesado entre 19:30 e 20:33 hrs, ou seja, teria havido uma demora de no mínimo 3 horas no trajeto rodoviário entre o porto e o TRA, quando é sabido que esse percurso não é superior a 1 hora/1:30 hrs.
- Relevante, ademais, que, apesar de ter recebido o container em 15/01/96, o Termo de Avaria do TRA foi emitido em 09/02/96 (fl. 87).
- Mais relevante, ainda, é que o referido Termo está totalmente em desacordo com o art. 470 do RA, segundo o qual "cabe ao depositário, logo após a descarga do volume avariado, lavrar termo de avaria, que será assinado também pelo transportador e visado pela fiscalização aduaneira".
- O momento da lavratura é, portanto, o da entrega da carga ao depositado, o que ocorre no costado do navio, conforme estabelecido no art. 3º do DL nº 116/67.

EMA

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

- Além do mais, este Termo deve ser assinado pelo transportador e em nenhuma hipótese se admite que não esteja visado pela autoridade aduaneira, atribuindo-lhe formalidade essencial, sendo a presença da autoridade aduaneira indispensável, como pressuposto de sua validade.
- Em consequência, o Termo de Avaria de fls. 87/88 é nulo, já que lavrado sem observância das formalidades legais exigidas pelo art. 470 do RA.
- Assim, não há que se falar em responsabilidade, seja do transportador marítimo, seja do agente marítimo, pelas faltas posteriormente constatadas na descarga.
- Não bastasse todo o acima, importante notar que o Termo de Avaria não dispensa a vistoria exigida pelo DL nº 116/67, a qual deve ser feita de imediato, logo após a descarga da mercadoria do navio, sendo que, no presente caso, a Vistoria Aduaneira só se realizou dois meses depois da mesma, tendo o container permanecido sob guarda e responsabilidade do TRA durante todo esse período.
- Cita decisão do E. Superior Tribunal de Justiça sobre a matéria. Reiterando *in totum* os termos da peça recursal, aguarda a improcedência da ação fiscal.
- Requer, finalizando, que, por existir outro processo resultante de outra vistoria em carga parcial do mesmo container/viagem/navio, sejam os dois processos reunidos e julgados simultaneamente, por medida de economia e bom senso.

Retornaram os autos a esta Câmara, para julgamento.

É o relatório.



RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

VOTO VENCEDOR

O presente litígio refere-se ao processo administrativo fiscal nº 11128-001667/96-52, originário da Alfândega do Porto de Santos – SP, objeto do Recurso Voluntário nº 118.843, de autoria da empresa KIEN HUNG SHIPPING CO., transportadora marítima, representada por Intersea Agência Marítima Ltda, tendo como recorrida a DRJ/SÃO PAULO/SP.

Versa sobre crédito tributário exigido pela Notificação de Lançamento nº 000.036/96 (fls. 01), no valor total de UFIRs 7277,49, abrangendo imposto de importação e penalidade prevista no art. 521, inciso II, alínea “d”, do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85.

A exigência decorre do extravio de mercadoria (pares de tênis) apurado em procedimento de Vistoria Aduaneira levada a efeito no Terminal Retroportuário Alfandegado – TRA IV, da Deicmar S/A, em um Container prefixo GSTU-722.885-2, transportado desde Singapore até Santos pelo navio “PROSPERITY CONTAINER”, tendo como importadora: RIL BRASIL COM. IMP. LTDA.

Não concordo, *data venia*, com os fundamentos expostos pela I. Relatora, a Conselheira Elizabeth Emílio de Moraes Chieregatto, em seu R. Voto e que a conduziram a negar provimento ao Recurso ora em exame, pelos motivos que passo a alinhar.

Não há discrepância quanto ao fato de que a mercadoria dada como extraviada deveria estar acondicionada (estofada) no interior de um Container (GSTU-722.885-2), o qual foi transportado sob as condições “HOUSE TO HOUSE”, e ainda com o Conhecimento sob cláusula: SHIPPER’S LOAD. COUNT & SEALED.

Tais cláusulas, como é sobejamente sabido, significam que se trata de um transporte “CASA A CASA” e que a mercadoria foi consolidada (estofada, ovada) no Cofre de Carga (Container) pelos Exportadores ou Embarcadores, entregue lacrado (selado) a bordo do veículo transportador, sem nenhuma interferência deste nos mencionados procedimentos pré-embarque.

Também ficou claro que o Container descarregou no porto de Santos com seus lacos de origem intactos, sem qualquer vestígio de violação, assim permanecendo até o momento da vistoria aduaneira, já nas dependências do TRA – IV (Deicmar).

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

Não procede, *data maxima venia*, o entendimento da Insigne Conselheira Relatora de que tais cláusulas caracterizam convenções particulares que não podem ser oponíveis ao fisco no aspecto da responsabilidade tributária.

Também é sobejamente sabido que essas cláusulas apenas designam as condições em que se realizou o transporte da mercadoria e estão inseridas em ACORDOS INTERNACIONAIS – antigas Conferências Internacionais de Fretes, os quais se sobrepõe à legislação tributária interna, como previsto no próprio C.T.N. (art. 98).

É fato concreto, no presente caso, que o transportador marítimo, ora responsabilizado pelo extravio apurado e pelo crédito tributário decorrente, recebeu para embarque um CONTAINER, já devidamente consolidado e LACRADO pelo exportador/embarcador na origem, tendo entregue tal mercadoria (Container Lacrado) no destino final, no mesmo estado em que o recebeu.

O fato de que ainda no momento da vistoria aduaneira, com a abertura do Cofre de Carga nas dependências do TRA-IV, encontrar-se o mesmo com seu Lacre de Origem INTACTO (em perfeito estado), evidencia que ocorreu erro ou negligência do exportador/embarcador no momento da estofagem (consolidação) na origem.

Com relação à Lei nº 6.288/75, invocada pela Nobre Relatora, esqueceu-se Ela de mencionar o que dispõe o art. 20 e alguns de seus incisos, como aqui transcrevemos:

“Art. 20 – A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

- I - erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;
- II - omissis
- III - omissis
- IV - omissis
- V - omissis
- VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;
- VII - omissis
- VIII - omissis”



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

Como se pode observar, inúmeras são as situações previstas na referida Lei, que exoneram o transportador de responsabilidade, em caso de perdas ou danos às mercadorias.

No presente caso, duas foram destacadas, que parecem nos interessar mais diretamente na solução do presente litigo.

Como já visto, se o Container permaneceu durante todo o transporte, descarga, remoções etc., até o momento da realização da vistoria aduaneira, com seu lacre de origem (colocado pelo exportador) INTACTO, fica subentendida a ocorrência, até prova em contrário, de erro ou negligência do exportador ou embarcador. (art. 20, inciso I)

De outro modo, considerando que a vistoria aduaneira de que se trata realizou-se nas dependências do TRA-IV, fora dos limites da orla portuária e, conseqüentemente, muito além do alcance do controle do transportador marítimo, é inquestionável a situação delineada no inciso VI, do art. 20, acima transcrito.

Portanto, em que pese estar correta a afirmação da Nobre Relatora de que o Container é considerado, à luz da referida Lei, como equipamento ou acessório do veículo transportador, também é certo que a mesma Lei prevê as situações em que o mesmo transportador deve ser exonerado de perdas ou danos verificados com a mercadoria.

Com relação ao Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, também deixou a Insigne Relatora de observar o que estabelece o seu art. 478, reportado-se à matriz legal que é o D. Lei nº 37/66, *verbis*:

“Art. 478 – A responsabilidade pelos tributos apurados em razão de avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa (Decreto-lei nº 37/66, artigo 60, parágrafo único)”.

(grifos meus)

Não resta a menor dúvida, em meu entender, que em nenhum momento restou comprovado, ou sequer evidenciado, que o transportador marítimo ora responsabilizado tenha dado causa ao extravio da mercadoria envolvida.

Ao contrário, ficou demonstrado, à saciedade, que o transportador cumpriu, à risca, o Contrato de Transporte envolvido, tendo entregue no destino, em perfeitas condições de inviolabilidade, o Container que recebeu para transporte na origem, já devidamente consolidado e lacrado pelo exportador ou embarcador.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

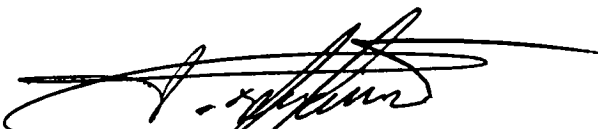
RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

Desnecessárias, neste passo, maiores delongas a respeito do assunto, pois que a matéria já foi exaustivamente examinada por este Terceiro Conselho de Contribuintes, por todas as suas três Câmaras, tendo prevalecido, por esmagadora maioria, o entendimento acima colocado.

Não é desconhecido também que o mesmo entendimento encontra respaldo em diversos Acórdãos proferidos pela E. Câmara Superior de Recursos Fiscais, como facilmente pode ser comprovado por quem se interessar pelo assunto, de forma que julgo igualmente desnecessárias maiores citações a respeito.

Ante o exposto e por tudo o mais que dos autos consta, voto no sentido de dar provimento ao Recurso ora em exame.

Sala das Sessões, em 13 de setembro de 2000


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator Designado.

RECURSO N° : 118.843
ACÓRDÃO N° : 302-34.333

VOTO VENCIDO

É do conhecimento de todos os membros desta Câmara minha posição com referência a apuração de falta de mercadorias transportadas em containeres sob as cláusulas *house to house* e *shippers load & count*.

Considero que essas cláusulas têm o objetivo de facilitar as transações comerciais internacionais, face aos diversos interessados envolvidos, ou seja, exportador, transportador, importador, etc., os quais estabelecem uma série de direitos e deveres a serem observados pelas partes.

Desta forma, a Lei nº 6.288/75, dispondo sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, procurou a nível interno, equacionar o problema deste tipo de transporte, 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 art. 24, o referido documento legal determinou que as estipulações que contrariem as disposições nele contidas são consideradas nulas e, no art. 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 art. 123, afasta a possibilidade de convenções entre particulares ilidirem a responsabilidade pelo pagamento de tributos.

Por sua vez, o Decreto-lei nº 37/66, em seu art. 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 seu art. 468, dispõe sobre o objetivo da vistoria aduaneira e o método de sua realização sendo que, no art. 478, § 1º, arremata que "para efeitos fiscais, é responsável o transportador quando houver: (IV) divergência, para menos, de peso ou dimensão do volume em relação ao declaração no manifesto, conhecimento de carga ou documento equivalente....". No processo em pauta, não pode ser responsabilizado o depositário pois este não poderia ter feito ressalva quando do recebimento

EMMA

de

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
ACÓRDÃO Nº : 302-34.333

container cujos lacres estavam intactos e sem indício de violação. A única conclusão que nos resta é que aquele que aceitou e recebeu em um acessório de seu veículo (conforme a própria definição do termo "container") mercadoria estufada irregularmente, a ele cabe a responsabilidade, perante a Fazenda Nacional, de responder pelos tributos e demais encargos decorrentes da irregularidade constatada.

Em face do exposto e por entender desta forma, nego provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 13 de setembro de 2000



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO - Conselheira