



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

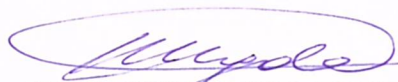
PROCESSO Nº : 11128.003962/98-13
SESSÃO DE : 20 de junho de 2000
RECURSO Nº : 120.539
RECORRENTE : FERTIMPORT S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

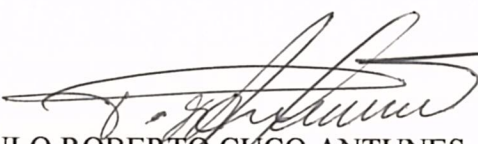
R E S O L U Ç Ã O Nº 302-0.960

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, rejeitar a preliminar de ilegitimidade de parte passiva arguida pela recorrente, vencido o Conselheiro Hélio Fernando Rodrigues Silva, relator, e acolher a preliminar de conversão do julgamento em diligência à Repartição de Origem, arguida pelo Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencido o Conselheiro Hélio Fernando Rodrigues Silva, relator.

Brasília-DF, em 20 de junho de 2000


HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Relator Designado

08 DEZ 2000

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, LUIS ANTONIO FLORA, FRANCISCO SÉRGIO NALINI e PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JUNIOR.

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960
RECORRENTE : FERTIMPORT S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : HÉLIO FERNANDO RODRIGUES SILVA
RELATOR DESIG. : PAULO ROBERTO CUÇO ANTUNES

RELATÓRIO

Trata-se de autuação decorrente do entendimento da Fiscalização de que não houve o devido recolhimento do valor do II em razão de falta de mercadoria importada a granel, apurada em ato de conferência final de manifesto, por análise de informação de descarga, faltas e acréscimos da CODESP nº 21.317, de 25/02/98, do navio MISTER MICHAEL.

O crédito exigido é R\$ 1.905,00, o qual corresponde a diferença de II não recolhida.

Regularmente intimada, a Autuada apresentou tempestiva impugnação na qual sustenta que:

- a) Preliminarmente, requereu a declaração de nulidade do auto em face da ilegitimidade do agente marítimo para figurar no pólo passivo da obrigação tributária;
- b) Erro na mensuração do total sobre o qual deveria incidir o imposto de importação, uma vez que não se considerou que o navio MISTER MICHAEL transportou a mesma carga a diversos portos brasileiros;
- c) a existência de laudo de perito contrato atestando que a quebra foi abaixo de 1% do total manifestado, portanto abaixo da franquia mínima;
- d) a exigência tributária do crédito não procede de toda maneira pois a mercadoria extraviada estava amparada pela concessão de regime de suspensão.

O julgador *a quo* após refutar cada um dos argumentos da Impugnante, julgou procedente o lançamento, conforme ementa a seguir transcrita:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

“CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO

Agente Marítimo, representante no país do transportador estrangeiro, reponde por falta de mercadoria a granel apurada na descarga (art. 32, § único, “b”, do DL 37/66).”

Inconformada com a decisão prolatada na instância decisória monocrática, a Autuada apresentou Recurso Voluntário, no qual nada de novo trouxe ao cenário litigioso, tão somente limitando-se a sustentar o que havia exposto quando da Impugnação.

É o relatório.

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

VOTO VENCEDOR

A primeira questão que se enfrenta no julgamento do Recurso Voluntário ora em exame diz respeito à preliminar argüida pela Recorrente, de Ilegitimidade de Parte Passiva “ad causam”, sob fundamento de que, tendo atuado exclusivamente na qualidade de “Agente Marítimo”, exercendo suas respectivas atribuições próprias, não pode ser considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador marítimo, para os efeitos do Decreto-Lei nº 37/66, estando tal tese amparada na Súmula nº 192, do antigo E. Tribunal Federal de Recursos. Menciona, também, a definição dada por Plácido e Silva, “in” Vocabulário Jurídico, volume I, página 85.

Sobre tal preliminar, por discordar da decisão prolatada pelo Nobre Relator no presente julgado, com a devida vênia, passo a expor meu entendimento a respeito da matéria.

Com efeito, os Agentes Marítimos, também conhecidos como Agentes de Navegação ou “Agentes Consignatários” dos navios estrangeiros que aportam regularmente no País, possuem atribuições próprias as quais não estão definidas nas legislações tributária e aduaneira brasileiras, podendo-se, a grosso modo, entender-se que sejam aquelas definidas por Plácido e Silva, a saber:

“Pessoa ou firma encarregada, pelas empresas de navegação, de gerir os seus negócios em determinado porto, provendo todas as diligências no sentido de desembaraçar os despachos, realizando em seu nome contratos de fretamento para o transporte das mercadorias destinadas a outros portos e embarcadas nos navios ou embarcações da empresa que representa”.

(Vocabulário Jurídico, 17ª edição, 2.000, pág. 45)

Tenho convicção, e nisso concordo plenamente com a Recorrente, assim como com o Ilustre Colega Relator, que o Agente Marítimo, quando no exercício exclusivo de suas atribuições próprias, não pode figurar no pólo passivo da obrigação tributária da espécie, já que não se equipara ao transportador e nem pode ser considerado responsável tributário, para os efeitos decorrentes do Decreto-Lei nº 37, de 1966.

Essa situação me parece pacífica.

O que temos a examinar, então, é a condição, desse mesmo Agente Marítimo, atuando também como “Representante” do transportador estrangeiro, à luz

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

do art. 32, parágrafo único, alínea “b”, do Decreto-lei nº 37/66, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-lei nº 2.472, de 1988, “in verbis”:

“Art 32 – É responsável pelo Imposto

.....

Parágrafo único – É responsável solidário:

a) o m i s s i s

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

Irretocáveis as considerações do Ilustre Relator no que diz respeito à capacidade jurídica do “representante”, invocando as disposições do art. 74, inciso I, do Código Civil Brasileiro, sendo evidentemente certo que as “atribuições próprias” de um Agente Marítimo, não se confundem com o exercício da “representação” propriamente dita.

No entanto, a situação sob enfoque requer análise da legislação de regência, no que concerne aos créditos tributários envolvendo os transportadores marítimos e seus agentes ou representantes. Vejamos o que tal legislação estabelece a respeito.

Dispõe o Decreto-lei nº 37/66:

Título II – Capítulo II

NORMAS GERAIS DE CONTROLE ADUANEIRO DE VEÍCULOS.

“Art. 39 - A mercadoria procedente do exterior e transportada por qualquer via será registrada em manifesto ou outras declarações de efeito equivalente, para apresentação à autoridade aduaneira, como dispuser o regulamento.

§ 1º - O manifesto será submetido a conferência final para apuração de responsabilidade por eventuais diferenças quanto a falta ou acréscimo de mercadoria.

§ 2º - Os veículos respondem pelos débitos fiscais, inclusive os decorrentes de multas aplicadas aos transportadores de carga ou a seus condutores.

§ 3º - O veículo poderá ser liberado, antes da conferência final de manifesto mediante termo de responsabilidade firmado pelo representante do transportador, no País, quanto aos tributos,

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

multas e demais obrigações que venham a ser apuradas.
(redação dada pelo art. 1º, do Decreto-lei nº 2.472, de 01/09/88).
(os grifos não constam do texto original)

- x -

“Art. 42 – A autoridade aduaneira poderá impedir a saída, da zona primária, de veículo que não haja satisfeito as exigências legais e regulamentares”.

x -

Título IV INFRAÇÕES E PENALIDADES.

Capítulo I INFRAÇÕES

“Art. 95 – Respondem pela infração:

....

II – Conjunta ou isoladamente, o proprietário e o consignatário do veículo, quanto à que decorrer do exercício da atividades próprias do veículo, ou de ação ou omissão de seus tripulantes”.

O Regulamento Aduaneiro (aprov. pelo Dec. 91.030/85) determina:

“Art. 71 – O veículo responde.....

Parágrafo único – Enquanto não concluídos os procedimentos fiscais destinados a verificar a existência de eventuais débitos para com a Fazenda Nacional, a autoridade aduaneira poderá permitir a saída do veículo, mediante termo de responsabilidade firmado pelo transportador ou por seu representante, em que se comprometa ao pagamento dos tributos, multas e outras obrigações decorrentes de irregularidades apuradas na forma deste Regulamento (Decreto-lei nº 37/66, artigo 39, § 3º)”. - grifei.

Do conjunto de normas ora transcritas, encontramos outro nome para o Agente Marítimo, qual seja, Agente Consignatário. É, geralmente, a empresa que se identifica como tal no Termo de Visita Aduaneira, firmado quando da entrada, no porto, do veículo transportador. Existe ainda uma figura, não mencionada em tal legislação, que é a do “Agente Protetor” do navio, o qual assume outras atribuições em nome do proprietário da embarcação, as quais aqui não estão em discussão.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

Do ponto de vista da responsabilidade por infrações, estabelecida no art. 95, do D. Lei nº 37/66, acima transcrito, parece não restar dúvidas quanto à figura do Agente Consignatário, devidamente identificado no mencionado Termo de Visita Aduaneira.

Quanto a responsabilidade tributária, decorrente de eventuais faltas de mercadorias, a lei definiu, claramente, que no caso do transportador estrangeiro, o seu “representante”, no país, é responsável solidário.

Em que pese não ter a legislação tributária e aduaneira mencionadas definido, em momento algum, quais seriam as “atribuições próprias de um Agente Marítimo”, certamente que nelas não estão incluídas as de “representante legal”, sob o enfoque dado pelo Nobre Relator com relação ao Código Civil Brasileiro. Isto porque o Agente Marítimo pode ou não ser detentor de poderes para praticar atos jurídicos em nome do representado, no caso o próprio transportador, ou proprietário do veículo.

Ora, a Lei estabelece que “Os veículos respondem pelos débitos fiscais, inclusive os decorrentes de multas aplicadas aos transportadores de carga ou a seus condutores”.

Estabelece, ainda, que: “Enquanto não concluídos os procedimentos fiscais destinados a verificar a existência de eventuais débitos para com a Fazenda Nacional, a autoridade aduaneira poderá permitir a saída do veículo, mediante termo de responsabilidade firmado pelo transportador ou por seu representante, em que se comprometa ao pagamento dos tributos, multas e outras obrigações decorrentes de irregularidades apuradas...”

Temos, assim, que somente, e somente se, debaixo daquelas condições – assinatura de termo de responsabilidade, firmado pelo transportador ou por seu representante, poderá o veículo ser liberado antes do referido procedimento (conferência final de manifesto) e apuração de eventuais débitos de responsabilidade do transportador.

Isto significa que, se nenhum termo de responsabilidade for assinado, na forma da lei, o veículo deverá ficar retido no porto, à disposição da autoridade aduaneira, até que se complete o procedimento de conferência final de manifesto, a fim de que em caso de apuração de eventual débito tributário de responsabilidade do transportador, seja o mesmo veículo tomado, de qualquer forma e dentro da restrita legalidade, para quitar tal débito.

Por tal motivo, dada a impraticabilidade de tal situação, o referido termo de responsabilidade é assinado na respectiva repartição aduaneira, possibilitando, deste modo, a liberação antecipada do veículo transportador.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

Naturalmente que tal procedimento é, e só pode ser, adotado por um representante legal do transportador estrangeiro, que atenda ao disposto no Código Civil Brasileiro, ou seja, devidamente munido do competente Mandato.

Nesta situação, quando mencionado “termo” vem a ser assinado pelo próprio Agente Marítimo, o que comumente acontece, é evidente que tal procedimento foge, completamente, ao âmbito das atribuições próprias desse Agente Marítimo, que passa, então, à condição de “representante legal”, a partir do devido e necessário Mandato.

No caso presente, a fiscalização identificou como “representante” do transportador estrangeiro e, conseqüentemente, responsável tributário solidário, certamente por figurar como responsável no termo de responsabilidade, exatamente o Agente Marítimo ora recorrente.

Não existe, nestes autos, qualquer questionamento a respeito da formalidade exigida para tal representação, o que nos leva à convicção de que o referido representante – Agente Marítimo e Consignatário do veículo aqui envolvido – estivesse em plenas condições de assinar tal termo, munido do competente Mandato, pois que, com tal ato, evidentemente que agiu fora e além das atribuições próprias de um Agente Marítimo.

Não é o caso, portanto, de aplicação da Súmula nº 192, do extinto Egrégio Tribunal Federal de Recursos, a qual se aplica, exclusivamente, para os casos em que o Agente Marítimo atua, exclusivamente, no exercício de suas atribuições próprias.

Como já se viu, a assinatura de termo de responsabilidade perante a repartição aduaneira com o intuito da liberação antecipada do veículo transportador, comprometendo-se ao pagamento dos eventuais tributos, multas e outras obrigações que vierem a ser apuradas, relacionadas com o mesmo veículo, é típico e próprio de um representante legal, na forma prevista no art. 1.288 e seguintes do Código Civil Brasileiro, que nada tem a ver, certamente, com as atribuições próprias de um Agente Marítimo.

Concluindo, se a ora Recorrente, mesmo tendo atuado na qualidade de Agente Marítimo, compareceu à repartição aduaneira e assinou Termo de Responsabilidade na forma e para os efeitos previstos no art. 39, § 3º, do Decreto-lei nº 37/66, com a redação que lhe foi dada pelo Art. 1º, do Decreto-lei nº 2.472/88, não pode, nos autos deste processo, vir a invocar a súmula nº 192 do antigo e extinto E. TFR para tentar repelir a responsabilidade (solidária) que lhe foi atribuída pelo crédito tributário apurado, ao argumento da “ilegitimidade de parte passiva ad causam”, pois que tal responsabilidade decorre da mesma referida lei (Dec. Lei nº 37/66, art. 32, § único, alínea “b”, com sua nova redação).

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

Por tais razões e com o devido respeito ao entendimento de meu Ilustre Colega Conselheiro Relator, rejeito tal preliminar.

O segundo aspecto abordado pela Recorrente e já adentrando ao mérito de sua apelação, diz respeito ao resultado da descarga do navio envolvido.

A repartição aduaneira autuante restringiu a apuração ao âmbito do porto de Santos-SP, levando em consideração o documento emitido pela Cia. Docas do Estado de São Paulo (CODESP), intitulado "INFORMAÇÃO DE DESCARGA, FALTAS E ACRÉSCIMOS (GRANEL), de nº 21317 (fls. 7), que abrange três (3) Conhecimentos de Carga, a saber: 201, 202 e 203, procedentes do porto de NIKOL.

Assevera a Recorrente, por sua vez, que o navio Mister Michael, na mesma viagem, transportou a mesma carga também para os portos de São Luis e Vitória, indicando os resultados gerais da descarga, apontando uma quebra da ordem de 234.722, kg para um total manifestado de 33.591.542, kg.

Invoca o disposto no art. 477 do RA (Dec. 91.030/85) argumentando que a conferência final de manifesto deve levar em consideração o resultado global da descarga, ou seja, os resultados de todos os portos onde tenha descarregado o mesmo produto.

Contra tal fundamentação argumenta a Autoridade Julgadora "a quo" que o art. 477 do RA ainda depende de regulamentação, devendo então prevalecer a "regra geral" de declaração (manifesto) e fiscalização (conferência) porto a porto.

O Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Dec. 91.030/85, por sua vez, determina:

"Art. 476 – A conferência final de manifesto destina-se a contatar a falta ou acréscimo, de volume ou mercadoria entrada no território aduaneiro, mediante o confronto do manifesto com os registros de descarga (Decreto-lei nº 37/66, artigo 39, § 1º). (grifos meus)

Parágrafo único – Constatada falta ou acréscimo, e feitas, se for o caso, as necessárias diligências, adotar-se-á o procedimento fiscal adequado".

Observe-se que o mandamento legal previsto no "caput" do art. 476 fala em "mercadoria entrada no território aduaneiro", o que abrange, evidentemente, todo o território aduaneiro e não apenas o território aduaneiro de cada porto individualmente.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

Fala, ainda, no confronto entre o “manifesto” e “os registros de descarga”.

Ora, o Manifesto está relacionado, evidentemente, com a carga total transportada em determinado veículo, e “registros de descarga” são os registros efetuados pelas entidades recebedoras (portuárias geralmente) em todos os portos. A norma não se refere a portos específicos ou individuais.

Por sua vez, apegando-se a Autoridade Julgadora singular nas disposições do art. 477 do mesmo R.A., o qual estabelece que “No caso de mercadoria a granel transportada, em viagem única, por via marítima e destinada a mais de um porto no País, a conferência final de manifesto poderá realizar-se globalmente, de acordo com normas a serem expedidas pela Secretaria da Receita Federal”.

O que se verifica neste caso é que a norma hierarquicamente inferior vislumbra óbice a um procedimento que a lei maior não estabeleceu. Abre a possibilidade da apuração global da descarga sem que houvesse qualquer restrição legal nesse sentido.

Trata-se, portanto, de uma norma completamente inócua.

Admitindo-se, “ad argumentandum”, que assim não fosse; que a apuração global da descarga dependeria ainda de regulamentação (normas a serem expedidas pela Secretaria da Receita Federal), parece elementar que a Instrução Normativa SRF nº 095/84 deu efetividade a tal procedimento.

Com efeito, pelo menos no que diz respeito a aplicação de multas, determinou o Sr. Secretario da Receita Federal que tais multas, de qualquer natureza, só serão aplicadas depois de feita a apuração global de toda a quantidade descarregada pelo navio, no País.

Insistirão ainda os implacáveis perseguidores da mais estrita legalidade que também a execução do item 1, da referida IN SRF nº 95/84 depende da expedição de normas complementares que forem necessárias para apuração das quantidades efetivamente faltantes, conforme previsto no item 3 da mesma norma legal.

Mas, vejamos. Se decorrido tanto tempo desde a edição da referida IN SRF 095/84 e nenhuma norma complementar foi baixada objetivando a criação de outros mecanismos de apuração das quantidades efetivamente descarregadas, é de se supor que as normas de controle então em vigor foram consideradas satisfatórias e suficientes para tal apuração, não existindo necessidade de criação de novas normas.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

Com efeito, as normas vigentes estabelecem a confrontação dos manifestos com os registros de descarga, o que é obrigatório e necessário em cada porto. Cada repartição aduaneira nos portos de descarga do veículo transportador recebem tanto os manifestos quanto os citados registros de descarga efetuados pelas entidades portuárias e estão em condições de apurar e atestar tais resultados, individualmente.

Portanto, a conferência “global” do manifesto de toda a quantidade descarregada pelo navio, no País, só depende da reunião dessas informações, produzidas pelas repartições aduaneiras existentes nos respectivos portos de descarga.

É evidente que não existe a necessidade da criação de normas complementares para apuração das quantidades efetivamente descarregadas, bastando a realização de simples diligência ou troca de informações nesse sentido.

Observe-se que o Secretário da Receita Federal, na redação do item 3, da IN SRF nº 95/84, não afirmou que normas complementares fossem necessárias para tal finalidade, mas deixou a cargo dos Coordenadores (Tributação e Fiscalização) estabelecer normas “que forem necessárias”. Ora, se não baixaram quaisquer outras normas é porque entenderam que elas não eram necessárias, sendo suficientes as já existentes.

Veja-se, por último, que a Instrução Normativa DpRF nº 113, de 04/12/91, tratando da mesma matéria – mercadoria importada a granel - vai muito além do pretendido pela Recorrente no presente caso, ou seja, estabelece, em seu art. 2º, o seguinte:

“Art. 2º - Quando o transporte da mercadoria for efetuado em mais de um veículo, o percentual fixado no artigo anterior aplicar-se-á à totalidade da carga manifestada e embarcada em cada oportunidade.” (grifos meus)

Por mais absurdo que possa parecer temos aí a Autoridade Administrativa determinando a apuração global do resultado da descarga, no País, não só em relação a um único veículo, mas em conjunto com outros que estejam transportando a mesma mercadoria.

Para concluir este assunto, mister se faz destacar que a farta e exaustiva jurisprudência administrativa firmada por este Terceiro Conselho de Contribuintes, ao longo de vários anos, confirmada pela E. Câmara Superior de Recursos Fiscais, também por diversos Acórdãos proferidos sobre a matéria, reforça o entendimento aqui colocado.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

Cito, apenas como exemplos, alguns arestos originários desses órgãos, a saber:

“Conferência final de manifesto. Descarga do mesmo granel nos sucessivos pontos de escala. Há que se levar em consideração os resultados das descargas, fazendo-se o confronto entre o total manifestado e o total descarregado do navio na mesma viagem. Falta total dentro do limite de tolerância previsto na IN nº SRF 095/84.

Dado provimento ao recurso.”

(Acórdão nº 301-25.814 – Recurso 109.583 – 1ª. Câmara, 23/08/88)

‘Extravio de mercadoria transportada a granel. Os acréscimos comprovadamente ocorridos em outros portos nacionais, na mesma viagem, devem ser deduzidos da quantidade de mercadoria extraviada. A taxa de câmbio.....”

(Acórdão nº 302-29.982 – Recurso 106.343 – 2ª. Câmara, 28/06/84)

“Falta de mercadoria estrangeira (granel), apurada em conferência final de manifesto. A responsabilidade da empresa transportadora é apurada à vista das descargas do mesmo produto, na mesma viagem, nos diversos portos de escala, considerando-se o total manifestado. A I.N. do S.R.F. nº 12/76

(Acórdão nº 302-29.149 – Recurso 102.386 – 2ª. Câmara, 24/02/83).

“Falta e acréscimo de mercadoria importada (granel). Exclusão das exigências sobre falta, que deixou de existir quando compensadas as quantidades descarregadas nos diversos portos da mesma mercadoria para o mesmo importador. Enquadramento da multa

(Acórdão nº 22.421 – Recurso 100.382 – 2ª. Câmara, 22/09/81).

“Falta de mercadoria a granel. Compensação admitida para reduzir o imposto.”

(Acórdão nº 21.875 – Recurso 101.676 – 3ª. Câmara, 16/02/82”.

“Conferência final de manifesto. Falta de mercadoria transportada a granel. Verificada a ocorrência de acréscimo do mesmo produto, na descarga em outro porto, relativamente à

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

mesma viagem do veículo transportador, admite-se a compensação da falta com o acréscimo apurado. Recurso especial provido”.

(Acórdão nº CSRF/03-1.087 – Recurso RP/303-0.864 - CÂMARA SUPERIOR DE RECURSOS FISCAIS, 29/06/83).

Por estas razões, entendo que só se pode falar em falta (quebra) ou acréscimo de mercadoria transportada a granel, por via marítima, descarregada em mais de um porto, em se tratando, evidentemente, do mesmo produto, após a apuração global de toda a quantidade descarregada no País.

Somente a partir de tal resultado (Rateio Final da Descarga) é que se pode apurar responsabilidades por eventuais divergências, respeitado o limite de tolerância estabelecido.

Outro ponto questionado no presente litígio refere-se à contestação do resultado da descarga, contraposto pela Recorrente com um Relatório de Vistoria (*SURVEY REPORT*) acostado às fls. 33/38, emitido por “Jocyr de Almeida - Marine Consultants”, produzido em idioma Inglês, sem apresentar a competente tradução, nem tampouco identificação adequada do seu emitente que revele a capacitação técnica do mesmo para realização de tal trabalho.

Trata-se, assim, de documento imprestável como prova das alegações da Recorrente, não podendo, a meu ver, surtir os efeitos pretendidos.

Vejamos como a Autoridade Julgadora “a quo” enfrentou tal argumentação da autuada:

“(...)Entretanto, não há prova de que esta medição tenha sido realizada a bordo ou no costado do navio, exatamente com a carga referente ao caso em tela. Para que tal laudo pudesse ser apreciado como prova seria necessário que a medição fosse oficialmente realizada, , com acompanhamento das autoridades aduaneiras a fim de garantir sobre qual mercadoria foi feita a medição A CODESP é empresa credenciada para fazer medições das quantidades descarregadas e não consta dos autos a realização de vistoria oficial ou que tenha sido feita outra medição das quantidades descarregadas por empresa credenciada para este fim. Assim sendo, o laudo supracitado não pode ser aceito como prova da quantidade descarregada.

Segundo a IN-SRF 157/98, a quantificação de mercadoria a granel pode ser feita por assistente técnico credenciado pelas

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

repartições aduaneiras. E, para fins tributários, somente tais pessoas credenciadas podem efetuar este trabalho e elaborar

laudo, com as cautelas previstas na referida Instrução Normativa. Antes dela, dispunha no mesmo sentido a IN-SRF 88/91.

Tais laudos podem referir-se à mensuração da totalidade da carga ou ainda apenas às quantidades descarregadas, e seus peritos serão credenciados através de processos seletivo realizado pelas repartições aduaneiras. Mas a perícia não é obrigatória, sendo que, no caso deste processo, a mensuração foi feita pela CODESP, que é a permissionária das operações de carga, descarga e armazenamento no Porto de Santos.

Não há provas que o Laudo acostado a este processo tenha sido feito por agente credenciado e com as cautelas fiscais que se fazem necessárias. Assim sendo, este laudo não tem o condão de anular as medições realizadas pela permissionária, credenciada para realizar tais operações." (grifos meus)

Pelos motivos anteriormente colocados, concordamos que a prova pericial apresentada pela Recorrente não tem valor probante, para os efeitos a que se propõe.

Por outro lado, ante as afirmações acima transcritas, colocadas pelo I. Julgador "a quo", indagamos: Pelo lado da repartição autuante, que provas foram trazidas aos autos que possam validar o resultado da descarga apontado no Auto de Infração (Descrição dos Fatos...), às fls. 02 ?

Diz o referido Auto que tal apuração se deu: "...por análise da Informação de Descarga, Faltas e Acréscimos da CODESP nr. 21317 de 25/02/97..."

Tal documento é encontrado às fls. 7 dos autos e limita-se, além de descrever os detalhes do veículo transportador, a apontar os pesos manifestados para os Conhecimentos nºs 201, 203 e 203 de **Nikol**, as faltas e os acréscimos ocorridos.

Tal documento não menciona, nem traz em anexo qualquer comprovação, a forma pela qual foi realizada a quantificação (ou mensuração) da respectiva descarga. Dúvida paira se tal quantificação é decorrente de emissão de Laudo Técnico originário de procedimento de Arqueação ou qualquer outro método apropriado; se por pesagem, etc.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

Além disso, o referido documento no qual se lastreou a autuação foi emitido no dia 25/02/98, muito tempo depois da entrada do navio no porto – 28/12/97, além de estar assinado somente pelos funcionários da própria emitente CODESP, sem qualquer participação (assinaturas) do transportador e da fiscalização. Trata-se, evidentemente, de um documento emitido de forma UNILATERAL e, ao que tudo indica, extemporâneo em relação à data da descarga.

Portanto, se no presente caso a conferência final de manifesto, determinada pelo Decreto-Lei nº 37/66, art. 39, § 1º e regulamentada pelo art. 476 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, limitou-se, como tudo indica, à adoção dos resultados apontados pela CODESP, na mencionada IDFA nº 21317 (fls. 7), temos uma autuação totalmente falha e, conseqüentemente, insubsistente no presente caso.

Cabem aqui, ainda, as seguintes considerações a respeito dos fundamentos acima transcritos, colocados pelo I. Julgador “a quo”:

Até onde sabemos, a permissionária dos serviços portuários – CODESP, não pode aqui ser qualificada como “credenciada” para fazer medições das quantidades descarregadas, em se tratando de mercadoria a granel, até porque duvidamos que exista, efetivamente, credenciamento nesse sentido.

A mensuração da mercadoria descarregada, quando feita pela CODESP, limita-se à realização de pesagens através de balanças e está relacionada com a sua obrigação de efetuar os “registros de descarga”, na qualidade de DEPOSITÁRIA, em observância ao disposto no Decreto-lei nº 116/67, regulamentado pelo Decreto nº 64.387/69. Nada tem a ver tal procedimento com “credenciamento” para a quantificação de mercadorias transportadas a granel.

A empresa permissionária CODESP não se enquadra nas disposições do art. 567, do Regulamento Aduaneiro, não podendo, deste modo, ser credenciada para prestar assistência técnica na identificação e quantificação de mercadorias importadas, de qualquer espécie, e emitir laudos.

A medição por pesagem, esta sim, como não requer o domínio de maiores conhecimentos técnicos e específicos, pode ser realizada pela permissionária, no caso DEPOSITÁRIA, não havendo necessidade, nem previsão, para seu credenciamento nessa finalidade.

Feitas estas considerações, entendo que o prosseguimento do exame e julgamento do presente litígio encontra-se prejudicado, devendo este Colegiado, antes de tudo, proceder à busca da verdade material em relação aos fatos que ensejaram o surgimento da ação fiscal em questão.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

Deste modo, meu voto é no sentido de: 1º) rejeitar a preliminar de ilegitimidade de parte passiva levantada pela Recorrente e, 2º) com relação ao mérito, converter o julgamento em diligência à repartição aduaneira de origem para as seguintes providências:

a) diligenciar no sentido de obter informações e documentos comprobatórios dos resultados das descargas realizadas em outros portos, da mesma mercadoria, transportada na mesma viagem;

b) a partir da apuração global de toda a quantidade descarregada no País, como colocado no item a) acima, elaborar quadro demonstrativo apontando, porto a porto, as quantidades totais manifestadas e descarregadas, com os indicativos das faltas e/ou acréscimos por ventura registrados;

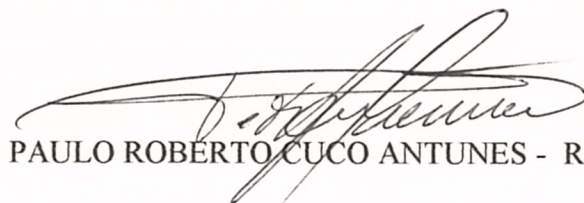
c) informar qual foi o método de mensuração realizado pela CODESP e que ensejou a emissão da IDFA nº 21317 (fls. 7) e, se for o caso, anexar Laudo Técnico correspondente;

d) trazer aos autos documentação comprobatória da realização da conferência final de manifesto procedida pela mesma repartição aduaneira em Santos, nos termos do art. 467, do Regulamento Aduaneiro;

Concluída a diligência supra, abra-se vista dos autos à Recorrente para, querendo, pronunciar-se a respeito dos resultados apurados, retornando o processo a este Colegiado para, posteriormente, pronunciar-se a respeito desses e dos demais argumentos trazidos no Recurso Voluntário ora em exame.

É como voto.

Sala das Sessões, em 20 de junho de 2000



PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator Designado

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

VOTO VENCIDO

PRELIMINARMENTE

Desde logo enfrentando a preliminar argüida pela Recorrente, início por recordar que o Poder Executivo federal fez publicar o DL 37/66, onde, no art. 32, com a redação dada pelo DL 2.472/88, se estabelece que o representante no país do transportador estrangeiro é responsável solidário pelo imposto de importação.

Ora, o que resta saber, no âmbito do que aqui se examina, é se na abrangência do significado da palavra "representante" insere-se o conceito de agente marítimo.

Como a este órgão colegiado cabe, no âmbito da Administração, dizer o Direito aplicável ao caso concreto, não pode se perseguir outro se não o significado técnico-jurídico de determinado vocábulo, quando a determinação da abrangência do mesmo é necessária para a composição adequada de determinada lide.

Sendo assim, quanto ao significado da palavra representante, do art. 74, I, do Código Civil, infere-se que o representante é aquele que tem o poder de praticar atos jurídicos em nome e no interesse do representado.

No âmbito comercial, ou melhor dizendo, do comércio exterior, a representação é a voluntária ou convencional, ou seja, aquela que nasce do contrato de mandato com representação, no qual o contratado, o representante, age com o fito de ajudar o representado na gestão ou defesa de seus interesses.

O agente marítimo, no desempenho de suas funções, age no interesse próprio, remunerando-se ao viabilizar o transporte das mercadorias dos seus clientes. Ressalte-se que no desenvolvimento de suas atividades, o agente marítimo, normalmente, pode relacionar-se, simultaneamente, com vários transportadores, a fim de otimizar seus resultados. Tal fato, por conseguinte, não permite que ele defenda, como regra geral, o interesse deste ou daquele transportador, pois muitas vezes, o interesse deste ou daquele, não é a opção de transporte mais adequada para o seu cliente, ou mesmo, mais lucrativa para ele próprio.

Talvez por isso, pelo que expusemos acima, a Súmula nº 192 do extinto Tribunal Federal de Recursos, firme o entendimento de que o *agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para efeitos do Decreto - Lei nº 3 7, de 1966.*

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.539
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.960

Aqui, é imperioso ressaltar que a aplicação da essência do julgado supracitado, não se altera com a modificação introduzida no texto do art. 32, do DL 37/66, pelo DL 2.472/88, ou seja, o estabelecimento do representante no país do transportador estrangeiro como responsável solidário pelo imposto de importação. Isto porque, como vimos acima, o agente marítimo, no desempenho de suas funções não é, necessariamente, representante do transportador.

Desta forma, se foi intenção do legislador tornar o agente marítimo responsável solidário pelo imposto de importação, algo que entendo necessário, dada as características operacionais do comércio exterior, o fato é, que por um deslize técnico, não logrou êxito em seu intento.

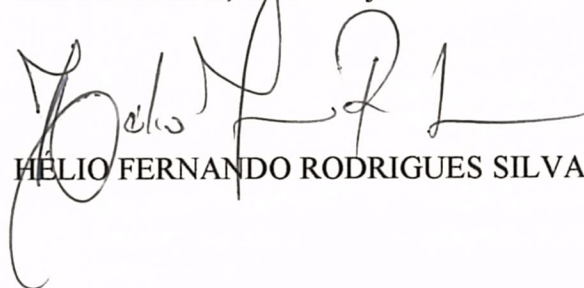
Por outro lado, como em sede de direito tributário impera o princípio da estrita legalidade, e mais, a necessidade de se interpretar literalmente a norma tributária, não há como no caso em exame, fazer no polo processual passivo pessoa diversa daquela que a lei impõe que esteja.

É preciso ainda ressaltar, tendo em vista o princípio da legalidade, que qualquer outro instrumento obrigacional tendo como partes o agente marítimo e a Administração, como por exemplo, um termo de responsabilidade estabelecendo o compromisso do agente marítimo ressarcir o Fisco na hipótese de falta de mercadoria, não pode, juridicamente, substituir a exigência legal de existência de um contrato de representação para fazer nascer aquela obrigação por parte do agente marítimo.

Entendo que sobre esse tema, vale ressaltar, que se Administração acha relevante trazer o agente marítimo à condição de responsável tributário solidário, que proponha a modificação da lei, e não a aplique de modo distorcido.

Em face do exposto, voto pelo acolhimento da preliminar de ilegitimidade passiva do agente marítimo e, conseqüentemente, pelo provimento ao Recurso Voluntário.

Sala das Sessões, em 20 de junho de 2000



HELIO FERNANDO RODRIGUES SILVA – Conselheiro