



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO N° : 11968.000500/00-86
SESSÃO DE : 11 de julho de 2002
RECURSO N° : 123.404
RECORRENTE : WINDROSE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.
RECORRIDA : DRJ/RECIFE/PE

R E S O L U Ç Ã O N° 302-1.048

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, rejeitar a preliminar de ilegitimidade de parte passiva, argüida pela recorrente, e converter o julgamento em diligência à Repartição de Origem, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 11 de julho de 2002

HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente e Relator

01 OUT 2002

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, LUIS ANTONIO FLORA, MARIA HELENA COTTA CARDozo, PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR, WALBER JOSÉ DA SILVA, SIDNEY FERREIRA BATALHA e PAULO ROBERTO CUZO ANTUNES.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 123.404
RESOLUÇÃO N° : 302-1.048
RECORRENTE : WINDROSE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.
RECORRIDA : DRJ/RECIFE/PE
RELATOR(A) : HENRIQUE PRADO MEGDA

RELATÓRIO

O contribuinte em epígrafe, agente de navegação representante do transportador estrangeiro NYK line no país, foi notificado a recolher o Imposto de Importação apurado em ato de Vistoria Aduaneira realizada a pedido do importador Soprano Eletrometalúrgica Ltda., iniciada em 22/03/2000, em decorrência das avarias constatadas nas mercadorias “resinas” e “partes de cadeado”, tendo a comissão concluído que o responsável pela avaria foi o transportador.

Devidamente intimada, com guarda de prazo, a empresa apresentou suas razões de defesa alegando, em sede de preliminar, sua ilegitimidade passiva por não ser proprietária do navio, não emitir o conhecimento de transporte e nem transportar a mercadoria, sendo, apenas, mandatária do transportador. No prosseguimento, argüiu a exclusão da responsabilidade por ter o navio enfrentado tempestade em sua viagem para o Brasil, ocorrência de irregularidades no processo de vistoria e existência de resíduos da mercadoria transportada, com valor econômico.

A autoridade monocrática, após rejeitar a preliminar arguida pelo sujeito passivo, julgou procedente a ação fiscal em decisão assim fundamentada:

“Determina o art. 468 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85:

“Art. 468 - A vistoria aduaneira destina-se a verificar a ocorrência de avaria ou falta de mercadoria estrangeira entrada no território aduaneiro, a identificar o responsável e a apurar o crédito tributário dele exigível.”

Considera-se dano ou avaria qualquer prejuízo que sofrer a mercadoria ou o seu envoltório, nos termos do art. 60, inciso I, do Decreto-lei nº 37/66, regulamentado pelo art. 467, inciso I, do Regulamento Aduaneiro.

A Comissão de Vistoria Aduaneira formulou os quesitos ao perito designado pela repartição aduaneira, objetivando determinar a natureza, o grau e a extensão da avaria sofrida pela mercadoria importada.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 123.404
RESOLUÇÃO N° : 302-1.048

O perito pronunciou-se pela avaria da mercadoria, em resposta aos quesitos que lhe foram formulados, no Laudo Técnico apresentado, do qual extraímos alguns trechos mais significativos, já transcritos no Relatório desta Decisão:

Havia algum sinal externo de violação dos containeres ou das mercadorias?

RESPOSTA: Não

*Havia algum sinal de avaria nas mercadorias? Que tipo de avaria?
Caso positivo, indicar se por água, por fogo, por vazamento etc.*

RESPOSTA: Sim. Molhadas por água doce.

Qual a espécie e quantidade da mercadoria avariada?

RESPOSTA:

127.000 cadeados com corpo em latão sendo:

7.725kg de resina ABS, referência P- 757

5.750 kg. de resina PMMA, referência CM-207.

3.5 - Qual a natureza da avaria ou dano? Qual a sua extensão indicada percentualmente?

RESPOSTA:

Para a avaria dos cadeados: ocorreu oxidação de suas superfícies livres, internas e externas, por água agressiva, agravada pela lixiviação do papelão das embalagens (caixas) Observa-se a formação de óxido de cobre (pó esverdeado) e óxido de zinco (pó branco), nas superfícies oxidadas.

Para as resinas ocorreu a absorção de água pelas moléculas dos polímeros (ABS e PMMA), das resinas, que irão provocar forçosamente o surgimento de imperfeições e defeitos dos produtos finais, comprovados nos ensaios citados.

*A avaria dos cadeados atingiu 43,94% do lote de 289.000 cadeados, equivalente a 51,80% do seu peso e 50,81% do seu custo.
A avaria da resina ABS (PA-757) atingiu o percentual de 28,60% e da PMMA (CM-207) o percentual de 64% do peso.*

Qual a causa determinante do dano ou avaria, considerada, inclusive, nessa apreciação, a adequabilidade das embalagens?

RESPOSTA:

No caso dos cadeados, a causa determinante do dano foi oxidação dos mesmos... Para as resinas, a causa determinante da avaria foi a absorção de água pela molécula das resinas...

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.404
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.048

Quais os tipos de mercadorias resultantes da avaria?

RESPOSTA:

As mercadorias avariadas deram origem às seguintes mercadorias residuais:

- *sucata de cobre e zinco (latão);*
- *resina ABS (PA-757) molhada;*
- *resina PMMA (CM-207) molhada.*

As resinas ABS e PMMA são passíveis de serem recuperadas, desde que os custos da secagem não as inviabilize economicamente.”
(grifos nossos)

A responsabilidade pelos tributos apurados em relação à avaria de mercadoria será de quem lhe deu causa, nos termos do art. 60, parágrafo único, do Decreto-lei nº 37/66, regulamentado pelo art. 478 do Regulamento Aduaneiro, sendo responsável, para efeitos fiscais, o transportador, quando houver avaria visível por fora do volume, nos termos do parágrafo primeiro, inciso III, desse mesmo artigo.

A defendant invoca a seu favor o art. 480 do RA, alegando a ocorrência de caso fortuito ou força maior, para tal apresentando o respectivo Protesto Marítimo, regularmente ratificado pelo Juízo da Comarca de Santos, o que será a seguir analisado.

No que diz respeito à exclusão de responsabilidade, determina o art. 480 e parágrafo primeiro desse artigo do Regulamento mencionado:

“Art. 480 - Ao indicado como responsável cabe a prova de caso fortuito ou força maior que possa excluir sua responsabilidade.

Parágrafo primeiro - Para fins deste artigo, e no que respeita ao transportador os protestos formados a bordo de navio ou de aeronaves somente produzirão efeito se ratificados pela autoridade judiciária competente.” (grifos nossos)

O agente apresentou a lavratura, pelo Comandante do navio, da competente Nota de Protesto, com registro público, objetivando a exclusão de sua responsabilidade, cópia à fl. 220.

Esse documento, em inglês, confirma os termos dos Termos de Ocorrência lavrados pelas autoridades aduaneiras do Porto de Suape, quando da atracação e visita da embarcação, quais sejam: **durante a travessia do Rio Amazonas**, de Manaus para Fortaleza, **em 08/02/2000**, o porão do navio foi parcialmente inundado por água doce (600mt. de água), afetando um total de 20 conteineres, dos quais 4 estavam vazios.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.404
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.048

A defendant apresentou a cópia do processo judicial de Ratificação do Protesto Marítimo, nos termos da legislação citada, cópia às fls. 219/228 (o despacho de ratificação, especificamente, encontra-se à fl. 227).

O que se observa na leitura da petição para ratificação do Protesto Marítimo, cópia às fls. 221/222, é que o navio zarpou do Porto de Cingapura com destino ao Brasil (sendo Manaus o primeiro porto nacional de atracação da embarcação) e *"encontrou tempo ruim, e, especialmente no dia 18 de janeiro de 2000, encontrou excepcional mau tempo, conforme extrato do diário de bordo anexo, sofrendo com o mar revolto e pesadas ondas que lavaram o convés, com ventos fortes, podendo ter causado avarias à carga e ao navio."*

Enfrentou, pois, a embarcação terrível borrasca em 18/01/2000 (**quase um mês antes da fatídica travessia pelo Rio Amazonas**), sofrendo com o mar revolto (**água salgada**), que, inclusive, lavou o convés do navio, e NÃO COM AS ÁGUAS (doces) DO Rio AMAZONAS.

Há pois, discrepâncias no processo de ratificação do Protesto Marítimo, que redundou no despacho de fl. 227, senão vejamos:

1. CAUSA DA AVARIA;

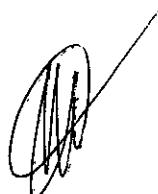
O que causou a avaria dos conteineres e, consequentes danos à mercadoria neles acondicionada, foi a **água doce do Rio Amazonas**, conforme Nota de Protesto de fl. 220, Termos de Ocorrência de fls. 106/107 e Laudo Técnico de fls. 48/105. Em nenhum momento, o exame pericial constatou avarias causadas por **água salgada**.

2. DATA DA AVARIA:

A tempestade sofrida em alto mar (com a água salgada lavando o convés do navio) aconteceu em 18/01/2000, enquanto a inundação por água doce, provocada durante a travessia do Rio Amazonas, ocorreu em **08/02/2000**, quase um mês depois.

3. RATIFICAÇÃO DO PROTESTO MARÍTIMO:

O que foi ratificado judicialmente foi a tempestade sofrida pela embarcação em alto mar e não o que aconteceu durante a travessia do navio pelo Rio Amazonas.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 123.404
RESOLUÇÃO N° : 302-1.048

A impugnante baseou as suas alegações no Protesto Marítimo lavrado pelo comandante a bordo do navio no diário de bordo e no processo que culminou na ratificação judicial do Protesto, pelo Juízo da Comarca de Santos - SP. Tais documentos comprovam a ocorrência de mau tempo durante a viagem internacional e não durante a viagem pelo Rio Amazonas, que, efetivamente, foi a causa dos danos à mercadoria, ocasionando a sua avaria.

A ratificação dos Protestos Marítimos foi objeto de amplo e exaustivo exame, através do Parecer- CST/SICEX nº 3262/76, que esgotou o assunto, concluindo:

"De todo o dito, sobressai o fato de a eficácia jurídica do protesto, em qualquer hipótese, depende, "ex-lege", de sua ratificação em juízo, perante a Vara da Justiça Federal, ou, se esta não houver, perante a Justiça Estadual, no primeiro lugar de chegada em território nacional, para fins de exclusão de responsabilidade do transportador."

(grifos nossos)

Com base nessa conclusão, foi editado o ADN-CST nº 41/76, que:

"Declara, em caráter normativo, às Superintendências Regionais da Receita Federal e demais interessados, que os protestos formados a bordo de navio ou aeronave somente produzirão efeitos para o fim de possível exclusão de responsabilidade tributária do transportador se ratificados, no Brasil, pela autoridade judiciária competente."

(grifos nossos)

Verifica-se que a essência da questão é a necessidade da ratificação do Protesto, no Brasil, por autoridade judiciária competente. Fm função de dúvidas sobre qual autoridade judiciária seria competente para tal - se federal ou se estadual - e em razão de a matéria extrapolar a alçada da administração fiscal, editou-se a ONI-CST nº 01/79, estabelecendo que:

"A eficácia jurídica dos protestos formados a bordo de embarcações ou aeronaves, para fins de possível exclusão de responsabilidade tributária do transportador, depende de sua ratificação em juízo, nos termos do ADN-CST nº 41/76, entendendo-se como autoridade judiciária competente aquela que, conhecendo do pedido, promova a referida ratificação."

Por fim, tais dispositivos foram regulamentados pelo RA, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, cujo art. 480 esclarece:



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.404
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.048

Art. 480 - Ao indicado como responsável cabe a prova de caso fortuito ou força maior que possa excluir sua responsabilidade.

§ 1º - Para os fins deste artigo, e no que respeita ao transportador, os protestos formados a bordo do navio ou de aeronave somente produzirão efeito se ratificados por autoridade judiciária competente. (grifos nossos)

No caso cm tela, a interessada não procedeu exatamente como determina a legislação vigente. Solicitou a ratificação do Protesto Marítimo pela autoridade judiciária no primeiro porto brasileiro de chegada, de situação ocorrida cm alto mar, em 18/01/2000, e não da situação ocorrida cm 08/02/2000, que deu causa à avaria objeto do presente processo, sendo improcedente, portanto, a sua alegação de exclusão da responsabilidade do transportador, ao amparo do art. 480 do RA.

Sendo a documentação apresentada pela impugnante insuficiente para ser aceita como excludente de responsabilidade, procede a exigência do respectivo imposto de importação pela mercadoria apontada como avariada em processo de Vistoria Aduaneira.

No tocante à alegação da defendant de descumprimento do prazo previsto no art. 4º do Decreto nº 70.235/72 (oito dias para execução dos atos processuais), o Regulamento Aduaneiro, no Capítulo III - Avaria, Extravio e Acréscimo, Seção II - Vistoria Aduaneira, prevê, no art. 468. § 3º, que não será efetuada vistoria após a entrega da mercadoria ao importador, estando, pois, o procedimento em consonância com a legislação que rege a matéria.

Por outro lado, no Capítulo IV - Processos Especiais, Seção I - Processo de Vistoria Aduaneira, o art. 549 dispõe que a formalização da exigência do crédito tributário decorrente de Vistoria Aduaneira far-se-á através de Notificação de Lançamento instruída pelo Termo de Vistoria, o que foi fielmente cumprido pela fiscalização.

Para efeito de cálculo do imposto, considera-se ocorrido o fato gerador do imposto de importação, nos termos do art. 23 e § único do Decreto-lei nº 37/66, regulamentado pelo art. 87, Inciso II, alínea "c", do Regulamento Aduaneiro, no dia do lançamento respectivo, quando se tratar de mercadoria constante de manifesto ou documento equivalente, cuja falta ou avaria for apurada pela autoridade aduaneira.

Quanto à alegação da defendant de que os resíduos teriam valor econômico e, como tal, deveriam ter sido valorados e classificados,

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 123.404
RESOLUÇÃO N° : 302-1.048

de acordo com o art. 17, inciso XI, do Decreto nº 63.431/68, temos a argumentar, em primeiro lugar, que esse diploma legal foi revogado, expressamente, pelo art. 2º do Decreto nº 91.030/85, que aprovou o Regulamento Aduaneiro, e, em segundo lugar, que o grau e a extensão da avaria, bem como os resíduos resultantes da mesma, foram tratados no Laudo Pericial de fls. 48/95, mais especificamente no subitem 4.7, transcrita à fl. 06 desta Decisão.

O perito afirmou que a água doce causou as avarias sofridas pelas resinas, cujas moléculas a absorveram, e pelos cadeados, que oxidaram. As mercadorias apresentavam-se, portanto, totalmente avariadas para os fins para os quais foram importadas.

Acrescentou, ainda, o perito, que a resina avariada se prestaria para outros fins, desde que a sua recuperação fosse economicamente viável. Não houve qualquer manifestação de interesse, por parte do importador ou do transportador, nessa recuperação.

O A.F.R.F. autuante, nos itens 11 e 12 do Relatório Final de Vistoria Aduaneira (às fls. 21/27 dos autos, complementado, posteriormente pelo termo Final de Vistoria Aduaneira Complementar, às fls. 177/181 dos autos, que alterou os itens 12 e 13 do Termo de Vistoria anterior), classificou, valorou e tributou as mercadorias avariadas, objetivando a indenização à Fazenda Nacional, por parte do responsável pelo dano, nos termos do art. 60 do Decreto-lei nº 37/66.

Relativamente ao importador e ao lote não avariado das resinas e das partes de cadeados, tendo em vista o disposto no art. 25 do Decreto-lei nº 37/66, com a nova redação dada pelo Decreto-lei nº 2.472/88, o valor aduaneiro das mercadorias foi reduzido proporcionalmente ao prejuízo causado pela avaria, para efeito de cálculo dos tributos devidos, tendo em vista o seu desembaraço pelo importador, nos termos do item 13 do Termo Final de Vistoria Aduaneira (às fls. 21/27 dos autos, complementado, posteriormente pelo Termo Final de Vistoria Aduaneira Complementar, às fls. 177/181 dos autos, que alterou os itens 12 e 13 do Termo de Vistoria anterior)."

Em seu recurso a este Colegiado a empresa reafirmou que, na qualidade de agente marítimo, é mera representante do armador não respondendo, portanto, pelas avarias imputáveis a seus representados não podendo, destarte, figurar no pólo passivo da ação, reprimindo, no mérito, os argumentos já expendidos na peça impugnatória.

É o relatório.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.404
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.048

VOTO

Conheço do recurso por tempestivo e acompanhado de prova de recolhimento do depósito recursal legalmente exigido.

No tocante à questão da legitimidade passiva, vale registrar que a mesma encontra-se expressamente determinada no art. 32 do Decreto-lei 37/66, com a redação dada pelo Decreto-lei 2472/88, devendo ser lembrado que a agência de navegação firmou Termo de Responsabilidade para o desembaraço provisório dos navios de sua consignação, nos termos da legislação de regência. Os bem-lançados argumentos da peça recursal, na mesma linha da defesa anterior, não são de molde a reformar a r decisão recorrida, razão pela qual, em consonância com a jurisprudência desta Câmara e deste Conselho, deixo de acolher a preliminar de ilegitimidade passiva *ad causam* arguida pela recorrente.

Passando ao mérito, cumpre-nos dizer, inicialmente, que este processo é em tudo semelhante ao de nº 11968.000731/00-07, objeto do Recurso Voluntário nº 123.363, julgado por esta Câmara na Sessão do dia 21/03/2002, contemplado com a Resolução nº 302-1.043, pela qual foi determinada a realização de diligência à repartição fiscal de origem.

Os fatos que ensejaram as avarias nas mercadorias, em ambos os processos, são exatamente os mesmos, sendo relevante destacar que as cargas foram transportadas pelo mesmo navio - "PIONEER DAWN", operado no Porto de Suape em 17/02/2000, portanto na mesma viagem.

As avarias consistem, igualmente, em molhadura por ÁGUA DOCE (oxidação em cadeados e absorção de água pela resina).

Assim acontecendo, em tudo se aplica a fundamentação do Voto condutor da Resolução antes mencionada, de lavra do I. Conselheiro Relator, o Dr. Paulo Roberto Cuco Antunes, no que diz respeito à alegada excludente de responsabilidade do transportador, voto este que acompanhei e adoto no presente caso, guardadas as devidas adaptações, como a seguir transcrevo:

"O primeiro ponto a ser analisado relaciona-se com a excludente de responsabilidade explorada pela interessada, sob enfoque de avarias decorrentes de Caso Fortuito ou Força Maior, tendo como supedâneo um Protesto Marítimo que teria sido ratificado judicialmente, cujos documentos encontram-se acostados às fls. ... destes autos.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.404
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.048

É oportuno ressaltar, inicialmente, que a simples apresentação de um Protesto Marítimo formado a bordo, ainda que regularmente ratificado, na forma da legislação vigente, onde se registra um evento inevitável e/ou imprevisível, não é, por si só, suficiente o bastante para excluir toda e qualquer responsabilidade do transportador, por danos apurados nas cargas transportadas.

*Há que se perquirir, sem sombra de dúvida, o **nexo causal**, a relação “causa x efeito” entre o dano apurado e o evento registrado no Protesto.*

Dito isto, passemos ao exame dos documentos apresentados pela Recorrente como comprovação de um evento extraordinário durante a viagem marítima (cópias da ratificação de um Protesto Marítimo), para tentar relacionar tal evento com as avarias apuradas no processo de vistoria aduaneira que aqui se trata.

Diga-se, de pronto, que o I. Julgador singular, muito acertadamente, detectou discrepâncias no processo de ratificação do Protesto Marítimo, apresentado em sede de impugnação, pela Autuada.

Com efeito, na petição inicial pela qual foi requerida a ratificação do Protesto, precisamente às fls. ..., ao relatar os fatos o Requerente discorreu que:

“(...)O navio encontrou tempo ruim e especialmente nos dias 18 de janeiro de 2000, encontrou excepcional mau tempo, conforme extrato diário de bordo anexo, sofrendo com o mar revolto e pesadas ondas que lavaram o convés, com ventos fortes, podendo ter causado avarias à carga e ao navio.

Ressalta-se com toda ênfase que o navio encontrou MUITO MAU TEMPO, com ventos muito fortes.

O NAVIO ENFRENTOU UMA BORRASCA !

As perigosas ondas, tencionaram o caso e fizeram o navio vibrar fortemente, ocasionando ao mesmo balanços e caturros preocupantes durante esses dias.

Em face de tais fatos, o requerente reuniu seus oficiais e, verificando a seriedade da situação, tomou as providências de praxe necessárias.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.404
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.048

Vencida a tempestade mandou que fosse lavrado no diário de bordo o competente PROTESTO MARÍTIMO uma vez que se tratava de um caso fortuito e de força maior, para o qual ele, comandante, e sua tripulação não deram causa ou poderiam evitar..."

Em contrapartida, o documento acostado às fls. ... – “NOTE OF PROTEST”, e que parece integrar o processo de ratificação judicial antes citado, apresentado nos autos deste processo administrativo fiscal apenas em idioma alienígena (inglês), retrata uma outra situação, completamente distinta e ocorrida em data futura, 08/02/2000, quando a embarcação navegava pelo Rio Amazonas, tendo saído de Manaus com destino a Fortaleza.

Tal documento, diga-se de passagem, nem mesmo era para ser levado em consideração por este julgador, pois que apresentado sem a devida e necessária tradução para o vernáculo.

Mas, ainda assim, vamos nos dedicar ao seu estudo, para que possamos alcançar a melhor solução para o presente litígio.

Na realidade, o entendimento que se tem do referido “Protesto”, é que retrata um outro evento ocorrido, como já dito, cerca de um mês e vinte dias após aquele outro fato relatado no pedido de ratificação.

*Com efeito, cuida a referia **Nota de Protesto** da inundação do porão do navio, na referida data, por erro operacional durante o seu lastreamento com águas do Rio Amazonas, o que acabou atingindo 20 (vinte) containers, sendo 4 (quatro) vazios e 16 (dezesseis) carregados.*

*Ora, esse evento, registrado na referida **Nota de Protesto**, em se tratando de falha humana – erro operacional na faina de lastreamento da embarcação, nem de perto pode ser considerado como caso fortuito ou força maior.*

Esclareça-se que “lastreamento” – ato de lastrar um navio, significa encher com lastro (água, areia, etc..) alguns porões da embarcação construídos especialmente para essa finalidade, com o objetivo de dar-lhe maior estabilidade de navegação.

Enchem-se ou esvaziam-se tais porões com lastro, de acordo com as condições de navegação.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 123.404
RESOLUÇÃO N° : 302-1.048

Provavelmente, como as condições de navegabilidade em rio (água doce), especialmente no rio Amazonas, são diferentes das condições de mar (água salgada), houve a necessidade do lastreamento da referida embarcação naquela ocasião, quando ocorreu um acidente por falha humana, ensejando a inundação dos porões (ou do porão) de carga, onde se encontrava a mercadoria envolvida.

Por outro lado, não existe nos autos qualquer vestígio do alegado Protesto Marítimo lavrado em decorrência do mau tempo, tempestade, borrasca, suportada pelo navio na travessia de Cingapura x Manaus, especialmente no dia 18/01/2000.

Causa espécie, inclusive, o fato de que tal situação foi abordada pelo Julgador singular em sua Decisão ora recorrida, não tendo a interessada, em sua apelação dirigida a este Colegiado, procurado esclarecer ou mesmo corrigir tal irregularidade na documentação que apresentou como prova excludente, carreando para os autos outros documentos que pudessem estar relacionados àquele evento por ela indicado como causador dos estragos na mercadoria citada.

Continuando nessa linha de raciocínio, temos como plenamente comprovado e incontestável, que os danos à carga vistoriada foram decorrentes da absorção de água doce pela mercadoria envolvida. Nenhum vestígio de água salgada foi detectado nas análises realizadas por laboratório competente – DEPARTAMENTO DE QUÍMICA FUNDAMENTAL – CCEN, da UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO.

Vê-se, portanto, que ainda que houvesse sido comprovada, pela apresentação do indispensável Protesto Marítimo, ratificado judicialmente, a tempestade suportada pelo navio no trajeto Cingapura x Manaus, não teríamos aqui a necessária relação de causa x efeito, entre tal evento e os danos apurados na carga.

Além disso, o Protesto Marítimo deveria indicar a intensidade do mau tempo, em especial a força do vento, considerando a escala de Beaufort, ou outra equivalente, para que ficasse demonstrado o real esforço a que foi submetido o navio e sua carga durante o evento.

Não é suficiente o bastante que se comprove que o navio enfrentou mau tempo, para que fique caracterizada hipótese de Caso Fortuito ou Força Maior.

Os navios, principalmente os que são designados para navegação de longo curso (viagens internacionais – intercontinentais), são,

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTEIS
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.404
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.048

como devem ser, preparados para enfrentar adversidades de tempo, pois que no mar estão sempre sujeitas a elas.

Todos esses elementos devem ser objeto de investigação para que se possa concluir, pelo exame das informações do Protesto Marítimo, se os danos à carga e/ou embarcação podem ser inseridos no contexto de Caso Fortuito ou Força Maior.

Toda essa explanação aqui se faz somente por amor à discussão, sem qualquer efeito prático no presente caso, uma vez que o Protesto Marítimo mencionado pela Recorrente não foi carreado para os autos.

São completamente infundadas as alegações da interessada, em sua Apelação ora em exame, no sentido de que as avarias detectadas na mercadoria, pela infiltração de água doce (do Rio Amazonas) nos porões do navio são ainda decorrentes daquele mau tempo suportado pelo navio, tempos antes, na travessia Cingapura x Manaus.

*Além do fato, já devidamente comprovado, de que tal inundação de porões registrada quando da travessia do Rio Amazonas decorreu de falha humana, nas operações de lastreamento, o que, diga-se de passagem, estampa o **nexo causal** com as avarias apuradas na vistoria aduaneira, certamente que não se pode admitir que o navio tenha vindo avariado após o alegado mau tempo em alto mar e assim continuasse, durante a navegação pelo Rio Amazonas, propiciando a entrada de água doce, sem a adoção das necessárias providências por parte do Armador ou Transportador para evitar tal ocorrência.*

Para concluir, restou comprovado à saciedade, que o evento que deu causa à avaria na mercadoria em comento foi, sem sombra de dúvida, a inundação dos porões da embarcação por água do Rio Amazonas, por falha humana nas operações de lastreamento, configurando-se, por tal motivo, a responsabilidade do transportador marítimo, seja tal evento decorrente de erro da tripulação ou de seus prepostos.

Não se confirma, portanto, a excludente de responsabilidade defendida pela Recorrente, respaldada em evento de natureza fortuita ou de força maior.”

Por último, às fls. 253, a Recorrente questionou o percentual de depreciação das mercadorias envolvidas, insurgindo-se contra a declaração de “perda total” da carga.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.404
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.048

Neste particular, a fim de que fique bem delineada a extensão de responsabilidade tributária da ora Recorrente pelo prejuízo causado à Fazenda Nacional em decorrência das avarias na carga em epígrafe, voto no sentido de que seja convertido o julgamento em diligência à Repartição de Origem, no sentido de informar o que se segue:

- a) Qual o destino dado às mercadorias avariadas, no presente caso?
- b) Se foi retirada pelos importadores, com que finalidade? Qual a destinação que lhes foi dada?
- c) Se positiva a resposta acima, apurar e informar o valor econômico residual das mesmas mercadorias.
- d) Se vendida em hasta pública pela Receita Federal, qual o valor apurado na venda?

Concluída a diligência em epígrafe, conceda-se vistas dos autos à Recorrente, com abertura de prazo para pronunciar-se sobre os seus resultados, assim o desejando.

Sala das Sessões, em 11 de julho de 2002



HENRIQUE PRADO MEGDA - Relator