



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11968.000731/00-07
SESSÃO DE : 21 de março de 2002
RECURSO Nº : 123.363
RECORRENTE : WINDROSE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.
RECORRIDA : DRJ/RECIFE/PE

R E S O L U Ç Ã O Nº 302-1.043

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 da 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 21 de março de 2002

HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente

PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Relator

04 JUN 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 e SIDNEY FERREIRA GOMES BATALHA.

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043
RECORRENTE : WINDROSE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.
RECORRIDA : DRJ/RECIFE/PE
RELATOR(A) : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

Adoto, na íntegra, o Relatório elaborado pela Autoridade Julgadora de primeiro grau, integrante da Decisão DRJ/RCE Nº 1.885/2000, por conter, em boa síntese, as necessárias informações sobre os fatos que norteiam a ação fiscal supra, como segue:

“Versa o presente processo sobre a Vistoria Aduaneira realizada em 120.000 kg de Resina PET-Tereftalato de Polietileno, de um total de 200.000 kg, importados pela empresa Alcoa Alumínio S.A., acondicionados em 6 (seis) contêineres de 20' (nºs NYKU 212016-0, NYKU 227541-2, NYKU 230756-7, NYKU 237272-6, NYKU 239954-2 e NYKU 241173-5).

A mercadoria, procedente de Busan-Coréia, foi transportada para o Brasil pelo navio “PIONEER DAWN”, sob a responsabilidade da empresa estrangeira Nippon Yusen Kaisha Line, representada no país pelo Agente de Navegação Windrose Serviços Marítimos e Representações Ltda., ao amparo do Conhecimento de Carga nº NYKS 475290097, cópia a fl. 21, e Fatura Comercial nº CPE-9124-05, cópia à fl. 22, tendo sido descarregada no porto de Suape em 17.02.2000.

A mercadoria foi descarregada e recebida pelo Fiel Depositário, em 17/02/2000, com ressalvas, uma vez que foram constatados sinais de umidade nas paredes externas dos contêineres, tendo sido lavrado o competente Termo de Avaria para os contêineres que acondicionavam o produto (Container Damage Report), às fls. 33/38.

A Vistoria Aduaneira, realizada a pedido do importador, nos termos da petição de fl. 19, teve início com a lavratura do Termo de Início de Vistoria Aduaneira em 02/05/2000, às fls. 39/41 dos autos, tendo a Comissão de Vistoria sido cientificada da mesma data, consoante averbação aposta nesse documento.

O Termo Final de Vistoria Aduaneira, às fls. 13/17, consignou que:

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

a avaria ocorreu, no percurso do transporte marítimo de Manaus para Fortaleza, pelo Rio Amazonas, conforme registrado em Termos de Ocorrência ALF-PSE-PE nºs 008/2000 e 009/2000 (às fls. 31 e 32 dos autos);

o grau e a extensão da avaria, bem como os resíduos resultantes da mesma, foram tratados no laudo pericial (às fls. 48/95), tendo concluído o perito, após as análises físico-químicas realizadas, que 120.000 kg de Resina PET (do total de 200.000 kg importados) foram avariados para o uso industrial do importador.

O processo de Vistoria Aduaneira foi instruído com Laudo Técnico elaborado pelo perito credenciado junto à Alfândega do Porto de Suape, Sr. José de Andrade Nunes, às fls. 48/95, assim estruturado:

Laudo Pericial, às fls. 48/61;

Anexo 1: Fotos da vistoria às fls. 62/70;

Anexo 2: Amostra da resina avariadas (não consta dos autos);

Anexo 3: Laudo de Análise Físico-Química, da Universidade Federal de Pernambuco – Departamento de Química Fundamental, às fls. 72/88;

Laudo de Análise Bacteriológica, da Universidade Federal de Pernambuco – Departamento de Engenharia Química, às fls. 89/95.

As conclusões a que chegaram os Laudos, acima referidos, de Análise Físico-Química e de Análise Bacteriológica foram as seguintes:

“3.1 – ANÁLISE FÍSICO-QUÍMICA

CONCLUSÃO: todos os seis containeres avariados tiveram as resinas PET, num total de 120 t., danificadas pela absorção de água na sua cadeia polimérica, podendo ter ocorrido alguma degradação por hidrólise.”

3.2 – ANÁLISE BACTERIOLÓGICA.

CONCLUSÃO: Diante dos resultados encontrados, onde houve variação de contaminante de uma para outra amostra e a presença

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

de bolores e leveduras até mesmo na amostra padrão, não temos meios lógicos de emitir um parecer conclusivo.

Após exame detalhado, inclusive fotográfico, da mercadoria avariada, e embasado nas conclusões dos Laudos acima mencionados, o perito credenciado assim manifestou-se em seu Laudo, respondendo os quesitos formulados pela Comissão de Vistoria, às fls. 58/60:

"4 - RESPOSTA AOS QUESITOS FORMULADOS PELA COMISSÃO DE VISTORIA ADUANEIRA.

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

RESPOSTA: Não.

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

RESPOSTA: Sim. Parcialmente. Avaria por umidade. Molhada por água doce.

4.3 - Qual a espécie (descrição detalhada) e quantidade de mercadoria avariada?

RESPOSTA: Resina de Tereftalato de Polietileno ou poli(etileno tereftalato) PET, granulada, num total de (120) big-bag de 1.000 kg cada, perfazendo um total de 120.000 kg, ou 120 t.

4.4 - Qual espécie (descrição detalhada) e quantidade de mercadoria não avariada?

RESPOSTA: Resina PET - poli (etileno Tereftalato), granulada de (80) big-bag de 1.000 kg cada, perfazendo 80.000 kg ou 80 t.

4.5 - Qual a natureza da avaria ou dano? Total ou Parcial? Se parcial, qual a extensão indicada percentualmente ?

RESPOSTA: A avaria é de natureza estrutural/química. É parcial. A avaria por água atingiu 60% do lote.

4.6 - Qual a causa determinante do dano ou avaria considerada, inclusive, nessa apreciação, a adequabilidade da embalagem?

RESPOSTA: A causa determinante da avaria foi a molha da resina por água doce bruta, que deve ter penetrado pela válvula sanfonada do saco (big-bag) de 1.000 kg. Consideramos a embalagem adequada, considerando-se o transporte nas condições normais: container seco (dry) com gachetas de porta em bom estado e vedando perfeitamente.

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

4.7 - Quais os tipos de mercadorias (descrição detalhada) resultantes da avaria? As mesmas apresentam algum valor econômico?

RESPOSTAS: A única mercadoria é a resina PET-poli (etileno tereftalato) de alto peso molecular, estando degradada por hidrólise, comprovado pelo aumento de água absorvida pela molécula. A mesma encontra-se prejudicada para uso industrial da ALCOA, por ser a mesma utilizada para produção exclusiva de embalagens para acondicionamento de produto alimentício líquido, para atender uma clientela com grau de exigência rigoroso. No entanto a resina avariada se presta perfeitamente para outros fins, desde que os custos da recuperação não as inviabilize economicamente."

Embora tenha constado no Termo de Início de Vistoria Aduaneira, às fls. 21/23, especificamente à fl. 23, que as provas excludentes de responsabilidade deveriam ser produzidas no curso da Vistoria, no prazo de 72 horas a contar da data de lavratura do Termo de Início, para que pudessem ser anexadas ao processo administrativo, nada foi apresentado pelo interessado.

Foi, então, lavrada a Notificação de Lançamento de fls. 02/04, acompanhada do Demonstrativo de Apuração do Imposto, às fls. 05, e do Demonstrativo Consolidado do Crédito Tributário, à fl. 01, para a cobrança do imposto de importação no valor de **R\$ 47.223,57 (quarenta e sete mil, duzentos e vinte e três reais e cinquenta e sete centavos)**.

Intimada, no corpo da Notificação de Lançamento, em 02/08/2000, conforme documento de fl. 01, a empresa apresentou, em 07/08/2000, as suas razões de defesa, às fls. 114/117, juntando a documentação de fls. 121/130, alegando:

NA PRELIMINAR

1. ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE MARÍTIMO:

A atuada não é proprietária do navio, não emite o conhecimento de transporte e nem transporta a mercadoria, é apenas mandatária.

2. EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE:

O navio "PIONEER DAWN" enfrentou tempestade em sua viagem para o Brasil, levando o comandante a lavrar Nota de Protesto Marítimo apresentada em juízo no primeiro porto nacional, que foi o de Manaus, juntando aos autos esse documento, além de Carta Precatória para a comarca de Santos e Ata de Audiência realizada em 20/02/2000. O Protesto Marítimo foi ratificado judicialmente, tornando-se

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

prova inequívoca da exclusão da responsabilidade do transportador, nos termos do art. 480 do Regulamento Aduaneiro.

E NO MÉRITO

3. IRREGULARIDADES NO PROCESSO DE VISTORIA:

O navio operou no Porto de Suape em 17/02/2000 e somente em 02/05/2000 foi iniciada a Vistoria Aduaneira, o que agravou sobremaneira o estado das mercadorias tidas como avariadas. Além do mais o procedimento durou 53 dias, tendo sido concluído em 23/06/2000, com flagrante afronta ao disposto no art. 4º do Decreto nº 70.235/72, que prevê 8 dias para os atos processuais à vistoria.

4. RESÍDUOS COM VALOR ECONÔMICO:

A resina avariada constitui-se em resíduo com valor econômico e, como tal, não foi valorada e classificada, nos termos do art. 17, inc. XI, do Decreto nº 63.431/68.

Concluiu solicitando a extinção do lançamento do tributo.”

Este o Relatório elaborado pelo I. Julgador singular, cabendo-me ainda acrescentar, por relevante, o seguinte:

Os documentos trazidos à colação pela Autuada, juntamente com sua petição impugnatória, relacionados ao Protesto Marítimo lavrado pelo comando do navio envolvido e apresentados como prova da exclusão de responsabilidade pelas avarias apuradas, procurando inserir a situação no contexto de CASO FORTUITO ou FORÇA MAIOR, encontram-se acostados às fls.121 até 130 destes autos e constituem-se de cópias, não todas muito legíveis, das seguintes peças:

- Petição endereçada ao Juízo Civil da Comarca de Manaus/AM, requerendo a medida cautelar de ratificação do Protesto Marítimo, onde se inclui a “*NOTE OF PROTEST*”, em idioma alienígena (Inglês), desacompanhada de qualquer tradução. Nessa Petição o requerente esclarece os fatos que ensejaram a lavratura de tal Nota de Protesto.
- Despacho do mesmo Juízo, deferindo a posterior solicitação de expedição de Precatória Itinerante Inquiritória, para oitiva de testemunhas em outra cidade (Porto).

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

- Carta Precatória expedida, deprecando ao Juízo de Direito de uma das Varas Cíveis de Comarca de Santos – SP, as necessárias providências para o cumprimento do referido instrumento;
- Cópia da Sentença Homologatória, ratificando o Protesto Marítimo correspondente, quase ilegível (fls. 129/130).

O Julgador singular, pela Decisão mencionada, manteve o lançamento como procedente, em sua totalidade.

Espancou, inicialmente, a preliminar suscitada pela Autuada, de ilegitimidade de parte passiva *ad causam*, sob fundamento de que a referida empresa firmou Termo de Responsabilidade, em obediência ao art. 39, parágrafo terceiro, do Decreto-lei nº 37/66, com as alterações do Decreto-lei nº 2.472/88, combinado com o subitem 3.8 da IN-SRF nº 49/84, para o desembaraço provisório dos navios de sua consignação.

Segundo o 1. Julgador, a discussão sobre o assunto foi superada com a edição do mencionado Decreto-Lei nº 2.472/88, que regulou a matéria, dando nova redação ao art. 32, parágrafo único, alínea “b”, do também citado Decreto-Lei nº 37/66.

Sobre o mérito, com relação ao Protesto Marítimo apresentado, argumenta que o referido documento, apresentado em Inglês, confirma a inundação do porão do navio, durante a travessia do Rio Amazonas, de Manaus para Fortaleza, em 08/02/2000, quando o porão do navio foi parcialmente alagado.

Não obstante, a Petição de ratificação do Protesto Marítimo informa outro fato, ou seja, que o navio zarpou do porto de Cingapura com destino ao Brasil (sendo este 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.

Como assevera o Julgador de Primeira Instância, o evento narrado na petição supra teria ocorrido em 18/01/2000 (quase um mês antes da fatídica travessia pelo Rio Amazonas), em local de água salgada, que inclusive lavou o convés, e não com águas doces, do Rio Amazonas.

Reporta-se, então, às discrepâncias existentes no processo de ratificação do Protesto Marítimo, conforme demonstra.

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

Destaca que, segundo os Laudos Técnicos e a conclusão da vistoria aduaneira, o que causou avarias à carga foi a **água doce do Rio Amazonas**. A tempestade sofrida em alto mar, segundo o relato, com 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 quase um mês depois, em **08/02/2000**.

Assim, não tem eficácia o Protesto Marítimo apresentado, para fins de excluir a responsabilidade do transportador pelas avarias apuradas.

A respeito da alegação de que a mercadoria avariada teria ainda valor econômico, o que não foi levado em consideração, argumenta o Julgador que o citado Decreto nº 63.431/68 foi revogado, expressamente, pelo Decreto nº 91.030/85, que aprovou o Regulamento Aduaneiro; que o perito atestou que a resina avariada se prestaria para outros fins, desde que a sua recuperação fosse economicamente viável, não tendo havido qualquer manifestação de interesse, por parte do importador ou do transportador, nessa recuperação. A mercadoria apresentava-se, portanto, totalmente avariada para os fins para os quais fora importada.

Cientificada da Decisão em 31/10/00, conforme AR às fls. 154, a autuada recorreu a este Colegiado, pleiteando a reforma da Decisão singular, efetuando o necessário depósito de 30% do valor do crédito tributário (Guia às fls. 166 e despacho às fls. 173).

Os argumentos de Recurso estão calcados na mesma linha de defesa utilizada em Primeira Instância.

Sobre a ilegitimidade de parte passiva *ad causam*, menciona, inclusive, a imoralidade e inconstitucionalidade do Decreto-lei que instituiu a solidariedade, alegando ser uma coercitiva exigência de prestação de fiança, como condição *sine qua non* para o exercício da atividade econômica pelo agente marítimo.

No mérito, insiste na tese do caso fortuito ou força maior como excludente de responsabilidade do transportador, aduzindo o que se lê em seguida, para melhor ilustração de meus D. Pares, às fls. 159 a 161, como segue:

(leitura)

Finalmente, continua insistindo na tese de que a mercadoria avariada ainda possuía valor econômico, sendo obrigação do importador em dar-lhe o devido destino, reparando-a ou aproveitando seus salvados, sob pena de ter que responder pelo abandono da carga, não podendo o transportador ser responsabilizado pela omissão do importador.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

Alega, ainda, que não existe perda total de qualquer carga, maquinário ou mercadoria se não se comprovar que 75% ou mais da mesma estão danificados.

Pelo despacho antes mencionado, de fls. 173, foi dado seguimento ao Recurso Voluntário que, em Sessão desta Câmara realizada no dia 17/04/01 foi distribuído, por sorteio, a este Relator, como noticia o documento de fls. 174, último dos autos.

É o relatório.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script. The signature is written over the text "É o relatório." and extends upwards and to the right, crossing over the word "relatório".

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

VOTO

O Recurso é tempestivo e reúne todas as condições de admissibilidade, razão pela qual dele conheço.

Inicialmente, com relação à preliminar de ilegitimidade de parte passiva *ad causam*, argüida pela ora Recorrente, a matéria já foi objeto de inúmeros julgados neste Colegiado, assim como nas demais Câmaras do Conselho e, ainda, na própria Câmara Superior de Recursos Fiscais, havendo entendimento tácito de que, com o advento do Decreto-lei nº 2.472/88, dando nova redação ao art. 32, parágrafo único, do Decreto-lei nº 37/66, instituindo o inciso "b", que definiu como **responsável solidário o representante, no País, do transportador estrangeiro**, colocou-se uma pá de cal na discussão em torno da solidariedade tributária do Agente Marítimo, quando, obviamente, além de exercer as suas atribuições próprias, também atua como representante efetivo do transportador estrangeiro.

Todavia, em homenagem ao esforço desenvolvido pela Recorrente na fundamentação de suas razões de apelação sobre esse tema, faço, ainda, algumas considerações sobre o assunto.

No presente caso, tal representatividade se faz presente com a assinatura de Termo de Responsabilidade para liberação provisória da embarcação transportadora, nos termos do art. 39, parágrafo 3º, do mesmo Decreto-lei nº 37/66, com a redação dada pelo art. 1º, do Decreto-lei nº 2.472/88, *verbis* :

"Art. 39

.....
§ 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, multas e demais obrigações que venha a ser apuradas".

A Recorrente não discrepa que tenha assinado tal Termo de Responsabilidade, embora se posicionando totalmente contra o referido ato, que entende arbitrário, injusto e inconstitucional.

Esse procedimento, sem sombra de dúvida, coloca o Agente Marítimo, ou consignatário da embarcação, na condição de representante legal do transportador estrangeiro, atividade esta que vai além das atribuições próprias de um agente marítimo.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

Portanto, sobre o aspecto da responsabilidade solidária da ora Recorrente pelo crédito tributário apurado, à luz da legislação de regência, parece não haver nenhuma dúvida quanto ao acerto da fiscalização no presente caso.

Diga-se, a propósito, que os agentes marítimos ou consignatários das embarcações de armação estrangeira não estão obrigados a exercer as atividades de representação, no caso assinando termos de responsabilidade para liberação provisória dos navios e, com isto, comprometendo-se perante a Fazenda Nacional ao pagamento dos créditos tributários que vierem a ser apurados futuramente, incidindo sobre tais veículos. Os armadores (ou transportadores) estrangeiros podem muito bem nomear outros agentes (protetores, etc.) para tal finalidade, sem que os agentes marítimos venham a exercer tal atividade.

Assim sendo, conhecedores que são da ordem jurídica vigente no país, especificamente da legislação que regula a matéria, se os agentes marítimos exercem, também, tal atividade de representação, o fazem por espontânea vontade e, certamente, recebendo remuneração para tal fim.

Dentro do referido ordenamento jurídico vigente todos quantos militam nessa área sabem, ou devem saber, que o exercício de tal atividade (responsável solidário, por representação), é um risco, cuja intensidade varia na proporção direta da capacidade econômica e honestidade dos clientes (transportadores) por eles agenciados.

Em meu entendimento, o que não se justifica é a transferência de encargos para o Estado, com ônus para toda a sociedade, por assumir a incumbência dos procedimentos, administrativos e judiciais, mundo a fora, na busca de ressarcimento de prejuízos sofridos pela economia nacional, causados pelos navios estrangeiros que aportam.

Devem os agentes, detentores dos contratos de prestação de serviços com seus clientes (transportadores estrangeiros), resguardarem-se adequadamente no sentido de obterem sempre a garantia dos mesmos para se ressarcirem dos prejuízos decorrentes de responsabilidade das embarcações provisoriamente liberadas.

Não é aceitável que a lei seja ignorada, simplesmente por ser lei. Não sendo ela adequada ao interesse da coletividade, deve-se promover a sua contestação e, se for o caso, buscar-se a necessária revogação, por intermédio dos canais competentes.

E os agentes marítimos, alguns deles dotados de pequeno poder econômico, como alega a Recorrente, podem adotar tal procedimento por intermédio de suas associações e sindicatos, cuja expressão política é sempre marcante neste país.

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

Não é este, certamente, o foro competente para declarar ou decidir sobre a inconstitucionalidade das leis.

Diante do exposto e coerentemente com meus constantes pronunciamentos anteriores sobre a matéria, assim como em conformidade com a farta jurisprudência assentada no âmbito deste Colegiado, voto no sentido de rejeitar a preliminar de ilegitimidade passiva argüida pela Recorrente.

Decidida a preliminar, contrariamente aos interesses da Recorrente, passemos ao exame das questões de mérito.

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. 121 até 130 destes autos.

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. 123, 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.

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

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 casco 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.

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. 122 – “**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 referida **Nota de Protesto** da inundação do porão do navio, na referida data, por erro operacional durante o seu **lastramento** 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 lastramento da embarcação, nem de perto pode ser considerado como caso fortuito ou força maior.

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

Esclareça-se que “**lastramento**” - 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.

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

Por outro lado, não existe nos autos, efetivamente, qualquer vestígio do alegado Protesto Marítimo lavrado em decorrência do **mau tempo, tempestade, borrasca**, suportada pelo navio na travessia entre **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.

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

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

Passemos, então, aos últimos e derradeiros argumentos recursórios da autuada, que dizem respeito à não responsabilidade do transportador, em parte, pelos danos apurados, haja vista que o tempo decorrido entre a verificação inicial da avaria (molhadura na carga) e a realização da vistoria aduaneira para apuração dos danos, ensejou o agravamento dos danos, fixados em 60% da totalidade da partida e, por fim, da possibilidade de existência de valor econômico residual da mercadoria avariada, que deve ser abatido do valor tributável correspondente.

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

O primeiro aspecto enfocado, com relação ao agravamento dos danos pela demora na realização da vistoria, destacamos os seguintes fatos concretos:

- O navio "PIONEER DAWN" chegou ao porto de Suape no dia 17/02/2000;
- No mesmo dia foi solicitada a presença da fiscalização a bordo da embarcação para visita ao porão, tendo em vista a informação do Comandante do navio de que teria ocorrido avaria aos containers antes citados, como se observa da informação fiscal da Seção de Controle Aduaneiro – SAANA, da Alfândega do Porto de Suape, acostada às fls. 20 e 31.
- Rompidos os lacres e abertos os containers envolvidos, na presença dos representantes de todos os interessados, foi constatada a presença de água no seu interior e evidências de umidade nas cargas.
- Foi, inclusive, solicitado pelo armador que o conteúdo de cada container da Alcoa fosse dividido em mais outros seis containers, para que pudessem ser retirados do navio, pois tratando-se a mercadoria de substância higroscópica tendo, portanto, extrapolado o limite de peso dos containers devido a absorção de água, estaria prejudicada a segurança da operação de descarregamento;
- No dia 23/02/2000 a importadora ALCOA deu entrada no requerimento de realização de vistoria aduaneira, conforme petição acostada às fls. 19;
- No dia 26/04/2000 foram expedidos os **TERMOS DE NOTIFICAÇÃO** pela repartição fiscal, notificando os interessados da realização da vistoria, designada para o dia 02/05/2000 (vide fls. 26/28 dos autos);
- No dia marcado para realização da vistoria, 02/05/2000, foi então designado o Perito para exame da carga e elaboração de Laudo Técnico, conforme documento acostado às fls. 29/30;
- Na mesma ocasião foi lavrado o **TERMO DE INÍCIO DE VISTORIA ADUANEIRA**, do qual consta pedido de esclarecimentos a serem prestados pelo transportador, pelo depositário e pelo importador (doc. de fls. 21/23);

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

- Ainda naquele mesmo dia – 02/05/2000 – foram colhidas amostras da mercadoria pelo Perito designado, para realização da necessária análise;
- O Laudo Pericial conclusivo foi produzido no dia 05/05/2000, encontrando-se acostado às fls. 48/61, com anexos às fls. 62/70 (Relatório Fotográfico); 73/88 (Laudo de Análise Físico-Química, da UFP); 90/95 (Certificados de Análise Microbiológica, também da UFP).
- O Laudo e Certificados da UFP foram emitidos em 18/05/2000.

O que alegou a Recorrente em sua defesa foi que o tempo decorrido entre a descarga da mercadoria (17/02/2000) e o início da vistoria aduaneira em questão (02/05/2000), ocasião em que foram colhidas as amostras para a devida análise, foi demasiado longo, propiciando o **agravamento**, sobremaneira, dos danos à mercadoria envolvida, fato para o qual não contribuiu o transportador responsabilizado.

O resultado da vistoria concluiu pela depreciação de 100% (PERDA TOTAL) da quantidade de 120.000 kg do produto que, em relação à totalidade da partida, 200.000 kg, corresponde a 60% (sessenta por cento) de perda em relação ao Conhecimento envolvido.

Esta questão, que nos é proposta a decidir, comporta conhecimentos técnicos e específicos para os quais este Relator, e acredito que meus Ilustres Pares, não estamos devidamente habilitados e, assim, sem possibilidades de emitir pronunciamento.

Cumpre-nos esclarecer que examinando tal questionamento o I. Julgador singular pronunciou-se no sentido de que a realização da vistoria aduaneira para apuração de danos e suas responsabilidades, não possui prazo, somente não podendo ser realizada após a entrega da carga ao importador e, neste caso, o procedimento está em consonância com a legislação que rege a matéria.

No entanto, entendo que o assunto deve ser objeto da devida e necessária investigação, pois que, consoante se depreende do art. 477, *caput*, do RA/85, a responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa.

Restou claro, no caso, que a avaria inicial na mercadoria em epígrafe decorreu, efetivamente, de culpa, *in operandi*, da empresa transportadora. Todavia, se ocorre agravamento dos danos por demora na realização da vistoria, em princípio parece-me que tal parcela de dano não tem como responsável o mesmo agente.

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

Resta-nos, portanto, diligenciar em busca da verdade material, para que possamos dar ao litígio a mais correta solução.

Finalmente, com relação às alegações de que não se apurou, devidamente, a existência de valor econômico residual da mercadoria dada como totalmente avariada e imprestável para as finalidades da importadora Alcoa, fato que pode influir no dimensionamento do valor tributável e, conseqüentemente, do imposto a pagar, também é questão obscura nos autos, necessitando de investigação, como se demonstra.

O Perito designado pela repartição fiscal, em seu Laudo acostado aos autos, precisamente às fls. 60 destes autos, respondendo a um dos quesitos formulados envolvendo tal questionamento, assim se manifesta:

“A ÚNICA MERCADORIA É A RESINA PET-POLI(ETILENO TERFTALATO) DE ALTO PESO MOLECULAR, ESTANDO DEGRADADA POR HIDRÓLISE, COMPROVADO PELO AUMENTO DE ÁGUA ABSORVIDA PELA MOLÉCULA. A MESMA ENCONTRA-SE PREJUDICADA PARA USO INDUSTRIAL DA ALCOA, POR SER A MESMA UTILIZADA PARA PRODUÇÃO EXCLUSIVA DE EMBALAGENS PARA ACONDICIONAMENTO DE PRODUTO ALIMENTÍCIO LÍQUIDO, PARA ATENDER UMA CLIENTELA COM GRAU DE EXIGÊNCIA RIGOROSO. NO ENTANTO A RESINA AVARIADA SE PRESTA PERFEITAMENTE PARA OUTROS FINS, DESDE QUE OS CUSTOS DA RECUPERAÇÃO NÃO AS INVIABILIZE ECONOMICAMENTE”

Está claro, portanto, que a mercadoria, para a finalidade a que foi importada, no que concerne à quantidade declarada como avariada – 120.000 kg – (60% da partida) está totalmente imprestável.

Não obstante, a verificação da existência de **valor econômico residual** não para por aí. É preciso que se verifique o que de fato aconteceu com essa mercadoria, ou seja, se foi ou não utilizada em outra finalidade ou, ao contrário, levada a destruição em vazadouro público, como recomenda a legislação vigente, para os casos de produtos totalmente imprestáveis para quaisquer finalidades.

Em razão de todo o acima exposto, proponho que se converta o julgamento do presente Recurso em diligência à Repartição Fiscal de origem, com os seguintes objetivos:

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

1) QUANTO À QUESTÃO DO AGRAVAMENTO DOS DANOS PELA DEMORA NA REALIZAÇÃO DA VISTORIA.

a) Seja enviada consulta à entidade (**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO**) emitente do Laudo de Análise acostado às fls. 73/88 e dos Certificados de Análises de fls. 90/95, para que responda aos quesitos abaixo, se possível for, com explicações detalhadas.:

1. Considerando a data em que a mercadoria sofreu a incidência da penetração de água, precisamente no dia **08/02/2000**, é possível dizer se quando da descarga no porto de Suape, em **17/02/2000**, dadas as características do produto, o grau de depreciação do mesmo já estaria na proporção do que foi indicado pelos exames laboratoriais realizados pela referida UFP?
2. Considerando que o Perito designado pela Receita Federal, apoiando-se nos resultados indicados pela mesma UFP, considerou como totalmente imprestável para a finalidade a que foi importada pela empresa ALCOA, ou seja, fabricação de embalagens para alimentos líquidos, a quantidade de 120.000 kg do produto, pode-se afirmar que o tempo decorrido entre a data da descarga (**17/02/2000**) e a do início da vistoria, quando foram colhidas as amostras para exame laboratorial (**02/05/2000**), tenha contribuído, significativamente para o agravamento desse dano?
3. Caso positivo, de que maneira? Em que percentual, aproximadamente?
4. É possível dizer se, considerando a data da absorção de água pela mercadoria (**08/02/2000**) e a da descarga (**17/02/2000**) se fosse realizado o devido tratamento de recuperação, dita mercadoria estaria ainda em boas condições para utilização na finalidade a que foi importada?
5. Outros esclarecimentos e considerações que entender cabíveis, com relação à questão do possível agravamento da avaria, pelo período decorrido entre a data da descarga e a da coleta das amostras, acima indicadas.

b) Seja formulada consulta ao **Perito** designado pela repartição fiscal e que elaborou o Laudo de Vistoria acostado aos autos, para que informe:

1. No seu entendimento, se o grau de depreciação do produto avariado (**120.000 kg**), quando do início da vistoria e coleta

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

das amostras (02/05/2000) seria o mesmo da data da descarga no porto de Suape, em (17/02/2000)?

2. Em caso negativo, considerando a data em que houve a infiltração de água na mercadoria no porão do navio, em **08/02/2000**, qual poderia ser, mesmo que estimado, o grau de depreciação dessa mesma carga, no momento da descarga, em **17/02/2000**?
3. O estado do produto avariado, em **17/02/2000** poderia ainda ensejar o seu aproveitamento, no todo ou em parte, para a utilização na finalidade a que foi importado pela **ALCOA**? Em que percentual?
4. Em que consiste o tratamento adequado para a recuperação da mercadoria avariada, no estado em que foi encontrada pelo Perito, quando da coleta das amostras em **02/05/2000**? Em quanto, estimadamente, importariam os custos para tal tarefa?
5. O tratamento que deveria ser empregado para recuperação da carga, de modos a colocá-la em perfeitas condições de utilização, no momento da descarga (**17/02/2000**), seria o mesmo e aos mesmos custos, na ocasião da coleta das amostras (**02/05/2000**)?
6. Fornecer outras informações e comentários que entender convenientes e adequados com relação à possibilidade de agravamento dos danos à carga, no período designado entre a descarga e a coleta das amostras.

2) QUANTO À POSSIBILIDADE DE VALOR ECONÔMICO RESIDUAL.

Informe a repartição fiscal de origem:

- a) Qual o destino dado à mercadoria considerada totalmente avariada (**120.000kg**) do produto importado?
- b) Se foi retirada pelos importadores, com que finalidade? Qual a destinação que lhe foi dada?
- c) Se vendida em hasta pública pela Receita Federal, qual o valor apurado na venda?

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 123.363
RESOLUÇÃO Nº : 302-1.043

- d) Carrear para os autos documentação comprobatória, do destino dado à mercadoria avariada, seja por parte da repartição fiscal, seja pela importadora ou por terceiros.

Antes que se dê início ao cumprimento da Diligência supra, notifique-se a interessada (Recorrente) para que tome ciência deste procedimento e, se for o caso, formule os quesitos que entender necessários, indicando por quem deverão ser respondidos, cuidando a repartição fiscal de origem para que assim se cumpra.

Concluída a Diligência supra, seja novamente concedida vista dos autos à Recorrente, com abertura de prazo para que se pronuncie a respeito dos seus resultados, se assim o desejar.

Sala das Sessões, em 21 de março de 2002


PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES - Relator