



**Ministério da Economia**  
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



**Processo nº** 12266.720190/2011-12  
**Recurso** Voluntário  
**Acórdão nº** 3401-012.931 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 1ª Turma Ordinária  
**Sessão de** 19 de abril de 2024  
**Recorrente** CHIBATAO NAVEGACAO E COMERCIO LTDA  
**Interessado** FAZENDA NACIONAL

**ASSUNTO: REGIMES ADUANEIROS**

Data do fato gerador: 16/10/2010

VISTORIA ADUANEIRA. EXTRAVIO DE MERCADORIA. EVENTOS CÍCLICOS NATURAIS. RESPONSABILIDADE DO DEPOSITÁRIO AFASTADA.

Demonstrado nos autos, especialmente por meio de laudo técnico, que a perda da mercadoria se deu por sinistro e evento cíclico natural decorrente de variantes sazonais do Rio Negro (deslizamento de terra), sem que tenha a recorrente concorrido com o evento, exclui-se a sua responsabilidade pelas mercadorias extraviadas.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em dar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Marcos Roberto da Silva - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Sabrina Coutinho Barbosa - Relatora

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Renan Gomes Rego, Matheus Schwertner Ziccarelli Rodrigues, Sabrina Coutinho Barbosa, Marcos Roberto da Silva (Presidente).

**Relatório**

Trata-se de Recurso Voluntário pela empresa ora Recorrente contra o Acórdão nº 16-87.001 da DRJ/SPO, que, por unanimidade de votos julgou improcedente a impugnação por ela apresentada. O acórdão restou assim ementado:

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO - II

Exercício: 2011

VISTORIA ADUANEIRA. EXTRAVIO DE MERCADORIAS.  
RESPONSABILIDADE DO DEPOSITÁRIO.

Mercadorias destinadas à Zona Franca de Manaus (ZFM). Desabamento em porto fluvial.

Os produtos em questão não foram aplicados em industrialização na ZFM, de sorte que sobre os mesmos não incidem os benefícios fiscais. Rejeita-se a alegação de que as mercadorias extraviadas sejam isentas de tributos.

Não foram adotadas providências prévias, pertinentes ao projeto e à implantação do porto, tendentes a (i) averiguar as condições geológicas e fluviais e (ii) mitigar riscos em face das características naturais da margem do Rio Negro.

O atuado não agiu com diligência e prudência. Rejeita-se a alegação de caso fortuito ou de força maior.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido

Até a tomada de decisão pela Delegacia de Julgamento de São Paulo, os fatos se deram de acordo com que fora consignado no relatório do acórdão recorrido:

Relatório

**O interessado foi atuado em face de mercadorias extraviadas, conforme apurado em vistoria aduaneira.**

Segundo a “descrição dos fatos”, **o interessado foi considerado responsável pelo extravio de mercadoria importada** (fl. 7 do "e-processo"):

Em face do pedido de vistoria aduaneira pela empresa MOTO HONDA DA AMAZONIA LTDA, CNPJ 04.337.168/0001-48, cujo processo é o 10283.007068/2010-24, foi constatado que o depositário é o responsável pelo extravio das mercadorias relacionadas no Termo de Vistoria Aduaneira n.º 053/11 e neste auto de infração.

Como consta no texto do Termo de Vistoria supracitado, trata-se de extravio ocorrido no dia 17 de outubro de 2010 envolvendo o contêiner FSCU4740344. Na citada data houve um deslizamento de terra em parte dos pátios do depositário e, como se pôde constatar nas filmagens e fotografias divulgadas pela mídia local e nacional, houve colisões, movimentações bruscas, e afundamento de diversas unidades de carga. O contêiner supracitado estava no acidente e foi avariado em consequência deste episódio, e as mercadorias nele contidas foram extraviadas.

A valoração e o cálculo dos tributos encontraram-se discriminados no Termo de Vistoria Aduaneira n.º 053/11 em anexo.

**Foi lançado imposto de importação, COFINS e PIS/PASEP, no valor total de R\$ 2.689,45.**

**Os autos de infração estão instruídos com Termo de Vistoria Aduaneira (fls. 34 e ss). A vistoria foi solicitada pelo importador, Moto Honda da Amazônia Ltda.**

O interessado foi intimado em 19/8/2011. Apresentou **impugnação** em 19/9/2011 (fls. 42 e ss). Alega:

- **A avaria decorreu de fenômeno atípico na região, resultando no desabamento de parte do pátio da impugnante.**

- **Cita Nota de Esclarecimento do Instituto de Proteção Ambiental da Amazonas – IPAAM, Laudos Técnicos e Ofício n.º 0017/2001-GEPRES/IMPLURB.**
- **O artigo 664 do Decreto n.º 6.759/2009 determina que a autoridade aduaneira, ao verificar a responsabilidade nos termos do artigo 660, verificará se os elementos apresentados pelo indicado como responsável demonstram a ocorrência de caso fortuito ou de força maior que possa excluir sua responsabilidade.**
- **A fiscalização deixou de observar a legislação da Zona Franca de Manaus. Não pode a Receita Federal exigir II e IPI ante o que dispõe o Decreto-Lei n.º 288/1967.**
- **Isenta a arrecadação, não há o que indenizar a Fazenda Nacional do valor do imposto de importação. O artigo 669 do Decreto n.º 6.759/2009 não se aplica porque: (i) o impugnante não deu causa a fenômenos naturais atípicos que assolaram a região e (ii) o II é isento na região. A Fazenda Nacional não sofreu prejuízo. Cita julgado.**
- **A avaria de mercadoria importada ao abrigo de isenção e/ou suspensão não pode ser atingida pelo Decreto-Lei n.º 37/1966, que é o regime aduaneiro comum.**
- **Como as mercadorias são isentas do II, não há que se falar em imposto sobre mercadoria avariada/extraviada. O auto de infração deve ser julgado nulo e insubsistente.**
- **Cita artigo 664 do Decreto n.º 6.759/2009. A ausência da culpa pelo sinistro impede a exigência tributária. A autoridade aduaneira deve verificar a existência de caso fortuito ou de força maior a ensejar a exclusão de responsabilidade.**
- **Quando inevitável, irresistível e imprevisível a ocorrência do fato, pode a parte penalizada se socorrer do excludente legal.**
- **O desabamento foi provocado pelo fenômeno de “terras caídas”, consequência do solo seco em períodos de extrema estiagem, que resultam na descompensação hidrostática do solo (junta documentos).**
- **Diversos municípios foram atingidos pelo fenômeno.**
- **O desabamento decorreu de rebaixamento do lençol freático, conforme Laudo Pericial e Nota de Esclarecimento do Instituto de Proteção Ambiental da Amazonas – IPAAM e Ofício n.º 0017/2001-GPRES/IMPLURB (junta aos autos).**
- **A impugnante é vítima de fatalidade, não deu causa aos fatos e não agiu com imprudência, imperícia ou negligência.**
- **Não se pode atribuir nexos de causalidade entre a conduta da impugnante e o acidente em seu porto. Não agiu com dolo ou culpa. É tão vítima quanto as cargas avariadas.**
- **A lei fiscal deve ser interpretada a favor do contribuinte (Código Tributário Nacional, artigo 112). Cita também artigo 393 do Código Civil, relativo a caso fortuito ou de força maior. Faz citações.**
- **Cumpriu fielmente seu dever, não agindo com imprudência, imperícia ou negligência.**

• Segundo o artigo 505 do Decreto n.º 6.759/2009, a entrada de mercadorias estrangeiras na Zona Franca de Manaus é isenta de imposto de importação (II) e imposto sobre produtos industrializados (IPI) (Decreto-Lei n.º 288, de 1967, art. 3.º; e Lei n.º 8.032, de 1990, art. 4.º).

• A administração não pode desconsiderar definições jurídicas, nem deixar de analisar a ocorrência de excludentes legais no mundo fático. Cita artigo 110 do Código Tributário Nacional.

• Requer a procedência da impugnação, declarando-se nulo ou insubsistente o auto de infração. Protesta pela realização de diligências, perícias e formulação de quesitos.

O interessado apresentou impugnações separadas para os demais tributos objeto de autuação: COFINS (fls. 141 e ss) e PIS/PASEP (fls. 90 e ss).

O impugnante reitera os termos apresentados na impugnação relativa ao II, salientando os dispositivos legais específicos, como no caso da COFINS e do PIS/PASEP — Lei n.º 10.865/2004, artigos 14 e 14-A.

Intimada, a Recorrente interpôs recurso voluntário, arguindo, em síntese:

III - PRELIMINAR DE VÍCIO MATERIAL

IV - NO MÉRITO

IV.1. — DA AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA POR AVARIA/EXTRAVIO DA MERCADORIA IMPORTADA SOB O REGIME DE ISENÇÃO/SUSPENSÃO CONDICIONADA OU NÃO — ART. 60 DO DECRETO-LEI Nº 37/66.

IV.2. - DA INCIDÊNCIA DO ARTIGO 644 DO REGULAMENTO ADUANEIRO — MOTIVO DE FORÇA MAIOR COMPROVADO.

É o relatório.

## Voto

Conselheira Sabrina Coutinho Barbosa, Relatora.

O recurso voluntário é tempestivo e atende aos demais requisitos necessários de validade e, por isso, dele conheço.

Consoante narrado, o cerne da questão está na análise da responsabilidade da recorrente como depositária pela mercadoria extraviada, após vistoria alfandega requerida pela empresa Moto Honda da Amazônia LTDA. Considera-se avariada a mercadoria, nos termos da legislação (Decreto n.º 37/66):

Art.60 - Considerar-se-á, para efeitos fiscais:

I - dano ou avaria - qualquer prejuízo que sofrer a mercadoria ou seu envoltório;

O Regulamento Aduaneiro (Decreto n.º 6.759/2009), além de apontar o depositário como responsável pelo extravio ou avaria da mercadoria, também prevê excludente de ilicitude nos casos de força maior e caso fortuito, in verbis:

Art. 661. Para efeitos fiscais, é responsável o transportador quando:

[omissis]

II - houver extravio de mercadoria em volume descarregado com indícios de violação;  
ou

[omissis]

Art.662. O depositário responde por avaria ou por extravio de mercadoria sob sua custódia, bem como por danos causados em operação de carga ou de descarga realizada por seus prepostos.

Parágrafo único. Presume-se a responsabilidade do depositário no caso de volumes recebidos sem ressalva ou sem protesto.

Art.664.A autoridade aduaneira, ao reconhecer a responsabilidade nos termos do art. 660, **verificará se os elementos apresentados pelo indicado como responsável demonstram a ocorrência de caso fortuito ou de força maior que possa excluir a sua responsabilidade.**

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

§ 2º As provas excludentes de responsabilidade poderão ser produzidas por qualquer interessado, no curso da vistoria.

Portanto, provado pelo depositário que as mercadorias sob sua custódia foram avariadas ou roubadas em eventos alheios a sua vontade, ou seja, decorrente de um acontecimento inevitável ou de improvável objeção, a legislação permite que a sua responsabilidade em indenizar a Fazenda Nacional sobre os tributos e sanções aplicáveis as mercadorias, sejam excluídas.

Nessa linha, confira-se precedente deste Tribunal Administrativo:

**Processo n.º** 19814.000160/2005-25  
**Recurso n.º** 343.680 Voluntário  
**Acórdão n.º** **3802-000.173 – 2ª Turma Especial**  
**Sessão de** 15 de março de 2010  
**Matéria** Auto de infração aduaneiro  
**Recorrente** Libraport Campinas S.A.  
**Recorrida** Fazenda Nacional

**ASSUNTO: NORMAS DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA**

Data do fato gerador: 24/12/2004

VISTORIA ADUANEIRA. EXTRAVIO DE MERCADORIA MEDIANTE ROUBO. EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE.

O roubo de carga mediante ação de quadrilha fortemente armada se subsume ao disposto no artigo 595 do Regulamento Aduaneiro à época vigente (Decreto n.º 4.543, de 26/12/2002), excluindo a responsabilidade do depositário pelos tributos devidos em relação à mercadoria roubada.

Recurso ao qual se dá provimento.

De modo análogo, em 19/12/2022, decidiu o Colendo Superior Tribunal de Justiça no EResp n.º 1.577.162/SP, que o roubo de carga é causa excludente de responsabilidade do transportador rodoviário, porque embora previsível seja inevitável, de seguintes fundamentos:

#### VOTO

O dissenso submetido à análise da Segunda Seção do STJ diz respeito ao direito de indenização da seguradora sub-rogada nos direitos e ações da proprietária da carga no caso de fortuito externo (roubo de carga com o emprego de arma de fogo), na hipótese de o risco ser agravado pela transportadora.

O art. 393 do CC/2002 afasta a responsabilidade do devedor pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não houver por eles se responsabilizado. No seu parágrafo único, define caso fortuito ou força maior como o fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

O art. 768 do diploma civil, por sua vez, comina a perda do direito à garantia do segurado se ele agravar intencionalmente o risco objeto do contrato, obrigando o segurado a se abster de todo e qualquer ato que acarrete o agravamento dos riscos pactuados pelas partes.

**O roubo, mediante uso de arma de fogo, é fato de terceiro equiparável a força maior, que exclui o dever de indenizar, ainda que haja responsabilidade civil objetiva na situação em concreto. Trata-se de fato inevitável, porém, previsível no transporte de cargas, tanto que há obrigatoriedade na realização de seguro (art. 13 da Lei 11.442/2007).**

A adoção de medidas de prevenção antecipada de sinistros está inserida no dever de colaboração decorrente da boa-fé objetiva, resultando na perda do direito do segurado se ele agravar intencionalmente o risco do objeto do contrato.

Desse modo, o roubo de carga exclui a responsabilidade da transportadora perante a seguradora do proprietário da mercadoria transportada, quando adotadas todas as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar.

Nesse sentido é o entendimento da Corte Especial:

TRIBUTÁRIO. IMPOSTOS DE IMPORTAÇÃO. TRANSPORTE DE CARGA. ROUBO. FORÇA MAIOR. SITUAÇÃO PREVISÍVEL, PORÉM INEVITÁVEL. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DO DESCUIDO POR PARTE DO TRANSPORTADOR. CAUSA DE EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE. 1. O roubo, na linha do que vem professando a jurisprudência desta Corte, é motivo de força maior a ensejar a exclusão da responsabilidade do transportador que não contribuiu para o evento danoso, cuja situação é também prevista pela legislação aduaneira. 2. Assim, a responsabilidade, mesmo que tributária, deve ser afastada no caso em que demonstrada a configuração da força maior dosada com a inexistência de ato culposo por parte do transportador ou seu preposto. 3. Embargos de divergência conhecidos e providos. (EREsp 1.172.027/RJ, Rel. Ministra MARIA THEREZA DE ASSIS MOURA, Corte Especial, j. 18/12/2013, DJe 19/3/2014 – sem destaque no original)

O posicionamento do Tribunal da Cidadania buscou, assim, solução razoável para equacionar o problema da criminalidade do roubo de cargas, evitando a empresa proprietária da mercadoria suportar todo o ônus da perda da carga, tampouco impor tal ônus a transportadora, que não presta serviço de segurança à carga, mas de transporte, nem a seguradora, que é contratada por imposição legal em razão do agravamento desenfreado do risco pelos envolvidos.

Tais conclusões foram adotadas pela Terceira Turma em judicioso voto do Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO:

RECURSO ESPECIAL. DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE MERCADORIAS. ROUBO DE CARGA À MÃO ARMADA. SEGURO COM CLÁUSULA DE COBERTURA ESPECÍFICA CONTRA ROUBO. LEI 11.442/2007. PADRÃO DE CONDUTA DA TRANSPORTADORA INCAPAZ DE EVITAR O EVENTO DANOSO. BOA-FÉ OBJETIVA.

1. Controvérsia em torno da responsabilidade civil de empresa transportadora pelos prejuízos sofridos pelo dono da carga, em face do roubo da mercadoria mediante assalto à mão armada.

2. Jurisprudência consolidada do STJ, desde 1994, no sentido de que, se não for demonstrado que a transportadora não adotou as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar, o roubo de carga constitui motivo de força maior a isentar a sua responsabilidade (REsp 435.865/RJ, 2º Seção).

3. Apesar de o roubo à mão armada ser um fato difícil de ser evitado nas estradas brasileiras, os seus efeitos danosos podem ser pelo menos atenuados.

4. Previsão expressa do art. 13 da Lei 11.442/2007, estatuinto que toda operação de transporte contará com seguro contra perdas ou danos causados à carga.

5. Manifesta previsibilidade do risco de roubo de mercadorias nas operações de transporte de carga.

6. Caso dos autos em que a ré não adotou as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar para evitar ou reduzir os prejuízos patrimoniais advindos do roubo de carga, especialmente (a) a não contratação do seguro obrigatório com apólice de valor suficiente para cobrir a carga; (b) o parcelamento da carga até o limite da apólice durante a rota; (c) a comunicação à autora e à seguradora da subcontratação de terceiro para realização do serviço; (d) a comunicação da rota à seguradora para eventual utilização do rastreamento do veículo.

7. A circunstância da adoção de rota normalmente utilizada em horário de movimento da via não é suficiente para demonstração das cautelas que razoavelmente se espera da transportadora.

8. O padrão de conduta exigível das transportadoras tem seu fundamento também na boa-fé objetiva, com incidência dos artigos 422, 113 e 187 do Código Civil.

9. Procedência parcial da demanda principal e procedência da denunciação da lide em face da seguradora.

10. RECURSO ESPECIAL PARCIALMENTE PROVIDO POR MAIORIA.

(REsp 1.676.764/RS, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, Rel. p/ Acórdão Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, Terceira Turma, j. 23/10/2018, DJe 5/11/2018 – sem destaques no original)

De acordo com a jurisprudência de ambas as Turmas que compõem a Segunda Seção, a conduta direta do segurado que agravar o risco da cobertura contratada, por ato culposo ou doloso, acarreta a exoneração do dever da seguradora do pagamento da indenização:

RECURSO ESPECIAL. CIVIL. SEGURO FACULTATIVO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO POR

DESAPARECIMENTO DE CARGA (RCF-DC). FURTO DE MERCADORIA. PESSOA SEGURADA. TRANSPORTADORA. PROPRIETÁRIO DA CARGA. TERCEIRO PREJUDICADO. INTERESSE JURÍDICO. PAGAMENTO DIRETO. INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA. AFASTAMENTO. CLÁUSULA DE GERENCIAMENTO DE RISCO. INOBSERVÂNCIA. SEGURO DE TRANSPORTES. AUSÊNCIA.

1. Recurso especial interposto contra acórdão publicado na vigência do Código de Processo Civil de 2015 (Enunciados Administrativos nºs 2 e 3/STJ).

2. Cinge-se a controvérsia a definir se o proprietário da mercadoria transportada pode ser considerado segurado, e não apenas terceiro interessado, no contrato de Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa do Transportador Rodoviário - Desaparecimento de Carga (RCF-DC).

3. O Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC) garante ao segurado, até o valor da importância segurada, o pagamento das reparações pecuniárias, pelas quais for ele responsável, em virtude da subtração de bens ou mercadorias que lhe foram entregues para transportar, em decorrência de roubo, furto, apropriação indébita, estelionato e extorsão (Circular-SUSEP nº 422/2011).

4. O segurado, no Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), é a empresa transportadora, e não o proprietário das mercadorias transportadas.

5. O proprietário da carga extraviada possui interesse em receber a indenização securitária do Seguro RCF-DF, a qual lhe pode ser paga diretamente, como alternativa ao reembolso do segurado (art. 5º, § 1º, da Circular-SUSEP nº 422/2011), mas as cláusulas contratuais que foram firmadas pelas partes contratantes (segurado e seguradora) devem ser observadas, sobretudo se forem idôneas.

6. Na cobertura de responsabilidade civil do seguro de automóvel, há a ineficácia para terceiros da cláusula de exclusão da garantia securitária na hipótese de o acidente de trânsito advir da embriaguez do segurado ou de a quem este confiou a direção do veículo. Nessas situações, a responsabilidade civil é aquiliana e a vítima não concorreu para o agravamento do risco, sobressaindo-se a função social da avença.

7. Na cobertura de responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga, o sinistro (furto de mercadoria transportada) decorre de responsabilidade civil contratual, tendo o proprietário da carga assumido o risco da escolha do transportador. Possibilidade de contratação de seguro específico pelo proprietário das mercadorias, em paralelo ao Seguro RCF-DF pactuado pela empresa transportadora, qual seja, o Seguro de Transportes, ocasião em que saíria da mera condição de terceiro prejudicado para o de segurado. Inaplicabilidade do entendimento fixado para a cobertura de responsabilidade civil do seguro de automóvel.

8. O seguro de transportes é dirigido à pessoa que tem o interesse de preservar o patrimônio contra os riscos inerentes à viagem, ou seja, qualquer pessoa que tenha o interesse segurável na carga a ser transportada (Res.-CNSP nº 17/1968 e Circular-SUSEP nº 354/2007)

9. Na hipótese, o autor (proprietário da carga), querendo ser considerado segurado, deveria ter contratado o Seguro de Transportes, e não buscar inadvertidamente a indenização securitária decorrente do Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de

Carga (RCF-DC), negado diante da cláusula de isenção de responsabilidade da seguradora por ter a empresa segurada (transportadora) negligenciado o gerenciamento de risco (dispositivos de rastreamento e monitoramento). 10. Recurso especial não provido.

(REsp 1.754.768/DF, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, Terceira Turma, j. 15/3/2022, DJe 31/3/2022 – sem destaque no original)

(...)

À Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, por meio do Parecer SEI n.º 12.363/2020, manifestou-se, de forma favorável ao transportador, nos casos de roubo, como causa excludente de responsabilidade, utilizando como critério o Parecer SEI n.º 7/2019/CRJ/PGACET/PGFN-ME e os EREsp 1172027/R, confira-se:

9. O tema aqui em discussão trata especificamente de julgado da Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça, qual seja o EREsp 1172027/RJ, em que a Fazenda Nacional restou vencida e no qual se fixou que, na hipótese de roubo de mercadoria em trânsito aduaneiro, não há responsabilidade do transportador. Veja-se:

[omissis]

10. Observe-se, contudo, que o julgado deixou claro que o transportador não deve contribuir para o evento danoso, uma vez que, nesta situação, o nexo de causalidade estaria presente, devendo ser imputada a responsabilidade ao transportador.

11. Como bem indicou a Procuradoria-Regional da Fazenda Nacional na 3ª Região, faz-se necessário notar que o julgado supracitado trata de: a) caso em que ocorreu roubo; b) o roubo foi considerado como caso de força maior; c) a mercadoria estava regime de trânsito aduaneiro; e d) a exclusão de responsabilidade em tela induz à não aplicação do art. 60 do Decreto-Lei n.º 37, de 1966, não confundindo-se roubo com avaria ou simples extravio.

12. Gize-se que o regime de trânsito aduaneiro, na forma do art. 73 do Decreto-Lei n.º 37, de 1966, corresponde ao transporte de mercadorias sob controle aduaneiro de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão de tributos.

13. Com efeito, o caso versava sobre exclusão de responsabilidade pela aplicação do art. 480 do antigo Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto n.º 91.030, de 5 de março de 1985, in verbis:

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

14. Tal excludente foi mantida pelo novo Regulamento, aprovado pelo Decreto n.º 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, tanto em sua redação original quanto na redação dada pelo Decreto n.º 8.010, de 16 de maio de 2013. Confira-se:

15. De fato, os arts. 32, I, 41, I a III, e 60, I e II, §§ 1º e 2º, I, do Decreto-Lei n.º 37, 1967, que tratam da responsabilidade do transportador de mercadorias provindas do exterior ou sob controle aduaneiro, não incidem quando há roubo de mercadoria, tendo em vista a cláusula de exclusão de responsabilidade exposta nos dispositivos da legislação aduaneira supramencionados.

16. Por outro lado, importante notar que o PARECER PGFN/CRJ/Nº 1764/2016, que deu ensejo ao ATO DECLARATÓRIO Nº 03/2018, tratou apenas dos casos referentes ao trânsito de mercadoria destinada a outro país que sofra avaria ou extravio e da responsabilidade tributária do transportador no que concerne ao imposto de importação e de eventuais penalidades decorrentes da constatação de dano ou avaria.

17. Do mesmo modo, na defesa mínima relativa ao tema em acompanhamento especial (item 1.14.5.7.2.2.), consta o seguinte:

Cumpra anotar que as decisões do Superior Tribunal de Justiça (STJ) havidas sobre o tema não se debruçaram sobre a problemática da internação clandestina do produto importado, quando do extravio no trânsito pelo país.

As últimas decisões do STJ fundamentam-se em jurisprudência antiga da Corte, que é entendida como consolidada, mas que: (i) não diferencia os institutos de extravio/falta/ausência da mercadoria e dano/avaria no item; (ii) escora-se em interpretação de norma já revogada (antigo parágrafo único do art. 60 do Decreto-Lei nº 37, de 1966); e (iii) invoca acórdãos do Supremo Tribunal Federal (STF) que trataram do fato gerador de imposto de importação para casos diversos, onde a mercadoria foi expressamente “despachada para consumo”.

Analisados, a título ilustrativo, os acórdãos proferidos nos Recursos Especiais nºs 946.684/RJ, 362.910/PR, e 1.139.922/SP, como exemplificadores dos fundamentos que tem perdurado no STJ ao longo do tempo, percebe-se que aquelas decisões já não se prestam ao propósito a que servem.

A maior parte da jurisprudência do STJ reproduz entendimentos como aqueles firmados no REsp 946.684/RJ e no RESP 362.910/PR. Estes, por sua vez, confundem os conceitos de avaria e extravio, e baseiam-se em interpretação restritiva acerca do disposto no antigo parágrafo único do art. 60 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, o qual não já não subsiste no ordenamento jurídico, como exposto acima. (...)

A falta, extravio ou avaria das mercadorias que estejam em trânsito pelo Brasil não causa qualquer dano à arrecadação pátria, pois, de qualquer forma, o tributo não seria devido, ante a não-ocorrência do fato gerador do imposto de importação. Daí incabível querer a Fazenda enriquecer-se em face de um infortúnio causado aos produtos transportados para outro país.

A jurisprudência do Superior Tribunal há muito está alinhada nesse entendimento. Nesse sentido, trago como precedente o REsp 362.910/PR (Rel. Min. José Delgado, DJ 13.05.2002), em que consta referência a diversos outros, inclusive emanados desta Turma: (...)

18. Percebe-se que, nos casos apresentados, a Corte Superior de Justiça absteve-se da essencial tarefa de valorar com adequação e distinção as situações de avaria e extravio de mercadoria. Na avaria, a mercadoria chega ao ponto do desembarço aduaneiro, mas é inservível ao uso ou tem o seu valor diminuído. No extravio, a mercadoria não se apresenta, eis que foi clandestinamente inserida para uso (legalmente presumido) no Brasil. Ademais, ocorreu evolução legislativa sobre o tema, sendo indevida a invocação do revogado parágrafo único do art. 60 do Decreto-Lei nº 37, de 1966, como alicerce para aplicação do entendimento pretérito, em detrimento da UNIÃO.

19. De outra banda, o STJ possui uma série de acórdãos nos quais afirma que o fato gerador do imposto de importação consuma-se na data do registro da declaração de importação e, como não ocorre a importação para consumo no regime de trânsito, não há a declaração de importação, não incidindo o tributo. Esse entendimento baseia-se em suposta interpretação adotada pelo STF que, como adiante se demonstra, nunca ocorreu.

(...)

33. Ademais, importante mencionar o Parecer SEI nº 7/2019/CRJ/PGACET/PGFN-ME, que trata da não incidência do IPI nas hipóteses de roubo e furto antes da entrega ao comprador. O referido ato enunciativo ressalva seu entendimento em casos de importação e exportação, em consonância com o art. 2º, § 3º, da Lei nº 4.502, de 30 de

novembro de 1964, e com o art. 39, § 3º, alínea “c”, da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997. Entretanto, tais disposições legais dizem respeito à incidência do imposto, e não à responsabilidade do transportador. Ou seja, trata do contribuinte em si, e não do responsável tributário. Veja-se:

[omissis]

34. Nesse norte, as supracitadas disposições legais não seriam aplicáveis ao caso ora em análise.

35. Não obstante, haja vista que o EREsp 1172027/RJ se refere ao imposto de importação, pode ser que haja argumentos relevantes para a defesa da Fazenda Nacional em face dos demais tributos aduaneiros ou mesmo das multas cabíveis, derivados inclusive da extensa legislação tributária, motivo por que é razoável que se consulte a Coordenação-Geral de Assuntos Tributários - CAT/PGFN e a Receita Federal do Brasil.

36. Cite-se também a possibilidade, conforme os fundamentos determinantes do julgado, de se estender a dispensa na forma do § 9º do art. 19 da Lei 10.522, de 2002, e o art. 2º-A da Portaria PGFN 502, de 2016.

37. Sendo assim, com fulcro nos arts. 19, VI, b, e § 9º, da Lei 10.522, de 2002, e 2º, VII, § 5º, I, e § 8ª, e 2º-A, todos da Portaria PGFN nº 502, de 2016, opina-se pela imediata inclusão do tema em lista de dispensa de contestar e recorrer da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para que o transportador não seja responsabilizado ao pagamento imposto de importação quando, em regime de trânsito aduaneiro, houver causa excludente de causalidade relativa a roubo, acrescentando-se novo item referente ao tema no Sistema de Acompanhamento Judicial - SAJ (1.14.5.7.2.3. Irresponsabilidade do transportador pelo pagamento do imposto de importação no caso de roubo de mercadoria).

38. Tal entendimento não se aplica quando o transportador contribua com o roubo, aja com culpa ou seja cúmplice do autor do ilícito penal.

39. Remeta-se à CAT em relação à extensão do parecer aos demais tributos e multas, inclusive no que diz respeito à possível aplicação do § 9º do art. 19 da Lei 10.522, de 2002.

Em verdade, afasta-se a responsabilidade do depositário ou transportador quando comprovado o extravio, avaria ou roubo de carga, e sem a sua participação de forma omissa ou dolosa. Cabe-se, então, verificar as provas.

Analisando todo o documentário acostado aos autos, entendo que assiste razão à recorrente.

A mercadoria armazenada no contêiner FSCU4740344 (1000 Eixo do garfo seletor de marchas 24610K0 0000), e registrada em 05/10/2010, foi objeto de Vistoria pela autoridade aduaneira. Na ocasião apontou a fiscalização:

#### TERMO DE VISTORIA ADUANEIRA

Nº 053/2011			
JURISDIÇÃO FISCAL			
1 SRRF	2 ALF / CÓDIGO	3 ÓRGÃO LOCAL / CÓDIGO	
	0227600	2931605	
02 ORIGEM DA AÇÃO FISCALIZADORA		03 MOMENTO DA LAVRATURA	
1 PROGRAMA/ATO		1 HORA/MINUTO	2 DIA/MÊS/ANO
		10:00	20/07/2011
04 LOCAL DA LAVRATURA			
RECINTO ALFANDEGADO NO PORTO CHIBATÃO			
05 EXPEDIENTE ORIGINÁRIO		06 CONHECIMENTO DE CARGA	07 NATUREZA DA VISTORIA
1 PROCESSO Nº	2 D. T. Nº	1 NÚMERO	1 <input checked="" type="checkbox"/> A PEDIDO
10283.007068/2010-24	10/1757090-8	7773273321 E MOLU14600188243	2 <input type="checkbox"/> EX - OFFICIO

10 EXTRAIVIO OU AVARIA					
10.1 PRESEÇA DE AUTORIDADE PÚBLICA			10.2 TERMO DE AVARIA		
1	EXIGÍVEL	2	<input checked="" type="checkbox"/> NÃO EXIGÍVEL	1	EXIGÍVEL
				2	<input checked="" type="checkbox"/> NÃO EXIGÍVEL
10.3 INDÍCIOS EXTERNOS DE VIOLAÇÃO			10.4 SINAIS EXTERNOS DE AVARIA		
1	HÁ	2	<input checked="" type="checkbox"/> NÃO HÁ	1	<input checked="" type="checkbox"/> SIM
				2	NÃO
10.5 CINTAMENTO OU SINETAGEM			10.6 ADEQUAÇÃO DA EMBALAGEM		
1	SIM	2	<input checked="" type="checkbox"/> NÃO	1	<input checked="" type="checkbox"/> SIM
				2	NÃO
CAUSAS DA AVARIA OU DO EXTRAIVIO					
VIOLAÇÃO	ÁGUA	<input checked="" type="checkbox"/>	FOGO	CHOQUE	VAZAMENTO
					<input checked="" type="checkbox"/> OUTROS

No dia 04/11/2010 a real adquirente da mercadoria Moto Honda, foi informada a respeito do acidente ocorrido nas dependências da recorrente, veja-se:



SEMATESTE

Manaus, 04 de novembro de 2010.

### À MOTO HONDA DA AMAZONIA LTDA

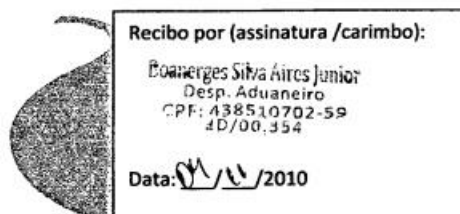
Ref.: ITENS DE CARGA ENVOLVIDOS NO ACIDENTE

Prezado Senhor,

Chibatão Navegação e Comércio Ltda, empresa privada do ramo de Navegação, situada na Rua Zebu, 201, bairro Colônia Oliveira Machado, Manaus/Am, inscrita no CPNJ 84098383/0001-72. Inscrição Estadual 04122458-2, neste ato representada legalmente, pela Fiel Depositário, Srª. Delva Pinheiro, inscrita no CPF/MF sob o nº.438.929.222-68, informa que houve constatação de itens de carga envolvidos no acidente ocorrido no dia 17 de outubro de 2010, conforme relatório parcial em anexo.

Para o prosseguimento do processo, faz-se necessário que o representante do importador entre em contato com a Supervisão da Receita Federal do Brasil, localizada no Porto Chibatão.

Cordialmente,





5º PARCIAL

RELACAO CONFIRMADA DAS UNIDADES AVARIADAS

SEMATESTE

IT	Container	CE	STATUS	TipolCO	Cliente	Entrada	Status	Armador	ISO	Peso	Navio/Viagem	Origem
14	FSCI4740344	1005167977598 / 01110051679564	ACIDENTE	DC 40	UPS SCS TRANSPORTES	4/19/2010 13:45	AG PRE SAIDA CHEIO	MOL DO BRASIL	4200	12.234	DOLLART TRADE00009	JAKARTA
17	MOFUB776753	11005165240601	ACIDENTE	DC 40	MOTO HONDA DA AMAZON	4/19/2010 14:56	AG SAIDA CHEIO	MOL DO BRASIL	4200	19.713	DOLLART TRADE00009	SHANGAI

Dsane Chibatão de Silva  
Analista de Viagem  
Porto Chibatão

04  
A 11  
1/10

Ainda nos autos, consta nota de esclarecimento e laudos técnicos que atestam a causa do acidente como sendo *“rebaixamento rápido do lençol freático decorrente do processo de vazante histórica do Rio Negro”*:

MANAUS PORTO ALI



INSTITUTO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO AMAZONAS - IPAAM

SEMATESTE



#### NOTA DE ESCLARECIMENTO SOBRE PORTO CHIBATÃO

O Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas informa que após ter recebido o Laudo de Vistoria Técnica elaborado pela Companhia de Pesquisas e Recursos Minerais (CPRM) e o Parecer Técnico elaborado pela empresa PANGEA, bem como após ter tido conhecimento do desembargo, pela Justiça do Trabalho, das atividades do Porto Chibatão, e ter efetuado a análise dos atos administrativos relativos à verificação dos Processos de Licenciamento, constatou que os procedimentos adotados para a emissão das Licenças Prévias, de Instalação e Operação, bem como suas renovações, atenderam as determinações legais vigentes e obedeceram os critérios técnicos necessários.

É importante esclarecer que todas as manifestações técnicas recebidas e analisadas referem-se a conclusões preliminares que indicam como causa mais provável para o sinistro o “rebaixamento rápido do lençol freático decorrente do processo de vazante histórica do Rio Negro”. A condição preliminar determina o aguardo de laudos definitivos e o constante acompanhamento das operações. A responsabilidade deste Órgão restringe-se ao controle ambiental das atividades licenciadas, não havendo possibilidade de julgamento de técnica de engenharia que fica sob a responsabilidade da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART - de cada profissional.

Desta forma continuam os procedimentos relativos ao acompanhamento das atividades em curso e a proteção ambiental.

Manaus, 02 de Dezembro de 2010

## LAUDO TÉCNICO Nº. 001/2011 – CHEFIA/DI.M/DEQCA/SEMMAS

## 1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO:

**Nome:** Chibatão Navegação e Comércio Ltda. – Porto Chibatão  
**Localização:** Av. Presidente Kennedy, n. 1600, Colônia Oliveira Machado – Margem Esquerda do Rio Negro.  
**Atividade Principal:** Transporte e Terminais (Serviços Portuários)

## 2. OBJETIVO

Emissão de laudo técnico acerca das possíveis causas de ocorrência do desmoronamento no Porto Chibatão.

## 3. CONSTATAÇÕES

Em avaliação do cenário onde houve o desmoronamento e dos relatórios de visitas na área do acidente realizada pela SEMMAS e pela IMPLURB, assim como através da análise das imagens (vídeo) do acidente ocorrido e da dinâmica do solo daquela região, tem-se as seguintes considerações:

- O solo foi compactado e terraplanado (corte e compactação) para servir como terminal de cargas e descargas;
- Foi implantada uma estrutura de arrimo para proteger o talude.
- O porto foi parcialmente implantado em Área de Preservação Permanente,
- Em outubro de 2010 o Estado do Amazonas estava passando pela estação sem chuvas (verão), onde houve significativa descida do nível dos rios. Segundo algumas fontes foi a estação mais seca dos últimos 100 (cem) anos. “A seca que atingiu a Amazônia em 2010 foi a mais severa em 100 anos, segundo um estudo publicado nesta sexta-feira na revista Science por pesquisadores do Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (Ipam) e da Universidade britânica de Leeds” (Fonte: Revista Veja <http://veja.abril.com.br/noticia/ciencia/maior-seca-da-historia-atinge-a-amazonia>).
- Não foi registrado abalo sísmico no Estado de Amazonas para o período em questão.
- O solo da região é constituído por rochas da Formação Alter do Chão e sedimentos quaternários friáveis. Portanto, a área do Porto Chibatão foi

constituída sobre os sedimentos da Formação Alter do Chão e outra sobre os sedimentos aluviais quaternários e na área de inundação.

- A área está situada na margem erosiva do rio Negro a qual apresenta alta declividade, com formação de erosões fluviais.
- Considerando a dinâmica do acidente observa-se que o pató não foi rompido completamente.
- A ruptura se propagou em aproximadamente 12 (doze) metros, atingindo o nível de base do Rio Negro.

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mais provável que tenha ocorrido no Porto Chibatão é o fenômeno denominado de dispersão de massa, que envolveu fatores naturais, cuja dinâmica possui características do termo denominado de escorregamento, que abrangem os aspectos listados abaixo.

- Rebaixamento rápido do rio (é a maior vazão registrada nos últimos cem anos), devido ao empuxo hidrostático. Caso fortuito de força da natureza
- Erosão natural, ligado a dinâmica fluvial no período da vazante;
- Existência de material friável e com diferentes graus de resistência.

Acerca dos impactos ambientais ocasionados podemos concluir que não houve impacto de grande e média magnitude, visto que não se observou morte de fauna aquática e terrestre (peixes, aves, roedores e etc.). Assim como, não há indícios de contaminação por derramamento de produtos químicos.

Manaus, 01 de março de 2011.

  
 Eng. Soriene Marinho Pereira  
 Chefe da Divisão de Licenciamento  
 e Monitoramento Ambiental



## RELATÓRIO PORTO CHIBATÃO

### RELAÇÃO DE CAUSA E EFEITO

De acordo com a solicitação do OFÍCIO N.º. 664/2010/45\* PJEAT e OFÍCIO GAB/PRT/11\* REGIAO N.º. 301/2010 a DIRETORIA DE PLANEJAMENTO URBANO - DPLA do Instituto Municipal de Ordem Social e Planejamento Urbano - IMPLURB - designou os engenheiros civis signatários do presente laudo para as devidas providências requeridas

Assim e de pleno acordo mutuo resolvemos primeiramente estabelecer a relação de causa e efeito buscando uma vinculação com o acidente. para dessa forma planejarmos as ações que certamente serão necessárias no decorrer de uma prazo ainda não definido, pelo grau de complexidade que as obras de contenção requerem

Dessa forma, como causa do acidente atribuímos a maior seca já acontecida nos últimos 100 anos com a rápida descida do Rio Negro causando um efeito esponja no maciço terroso que desmoronou. Devido a velocidade do abaixamento do lençol freático do rio a água ficou acumulada no maciço causando um aumento da pressão que o levou à ruína

Tal fenômeno natural ocorreu também em varios municípios com ampla repercussão na mídia quase que simultaneamente ao ocorrido no Porto Chibatão

Assim, partindo da premissa de que a causa do acidente se deu por FORÇA MAIOR, os efeitos dessa relação deverão ser prevenidos com obras de contenção que visem a perfeita harmonia solidamente concreta da recuperação do Porto de modo a evitar que futuros acidentes dessa natureza ocorram

E nessa primeira visita ao local, cumprindo exatamente ao que estabelece as requisições supracitadas, acompanhamos o trabalho ora



realizado de reforço do solo através de injeção de nata de cimento na região de acesso a ponte do Pier Porto Alfandegado

Esclarecemos que esse processo para estabilização de maciços consiste na colocação de nata de cimento através de furos perfeitamente dimensionados para esse fim, com uma profundidade de 30 metros, para preenchimento dos vazios no solo e que podem desestabilizá-lo prejudicando sua estrutura e funcionalidade

Por ocasião da primeira visita ocorrida no dia 22 do mês corrente, as obras estavam em pleno movimento e o proprietário nos informou verbalmente que aproximadamente 2 500 sacas de cimento já haviam sido utilizadas nas injeções

A seguir em anexo relatório fotográfico da primeira visita

### CONCLUSÃO TÉCNICA

Partindo da premissa que conhecendo a força com quem estamos lidando ou seja, as variantes sazonais do Rio Negro com enchente e vazante e tendo ja o exemplo do estrago que ela pode causar, eis que, e cumprindo exatamente o que preconiza as requisições, como providência ja na primeira visita, uma vez que a partir de agora elas serão semanais, estamos pelo presente documento determinando que o proprietario do referido porto, inicie também a recuperação da área degradada pelo desastre, com cravação de estacas a uma profundidade não inferior a 30 metros, linearmente ao longo da orla que limita com o referido rio, a fim de propiciar o taludamento em forma de banquetas sendo que estas deverão estar espaçadas entre si de acordo com estudo necessário e existente e devidamente intertravadas pelas suas coroas bem como ancoradas em solos mais resistentes acima do talude a fim de combater o empuxo decorrente da força aplicada para o deslocamento do maciço

Para maior esclarecimento dessa primeira determinação e de outras medidas que serão necessárias o acompanhamento dos trabalhos sera

O acidente foi, portanto, uma fatalidade. Não há provas do ato doloso pela recorrente que tenha concorrido com o evento, nitidamente da natureza por variantes sazonais do Rio Negro (deslizamento de terra). Corroborado, por meio de laudo técnico judicial:



www.newtonoliveira.com  
contato@newtonoliveira.com  
+ 55 (92) 3213.9423 | 8118.9394 |

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA TERCEIRA VARA CÍVEL  
E DE ACIDENTES DE TRABALHO/AM

CARTÓRIO DA 3ª VARA CÍVEL	
Recebi em,.....	26 de 07.15
As.....	10:00 Horas.
(A).....	Newton

**NEWTON CARLOS HEINRICH DE OLIVEIRA**, engenheiro Civil Op., Especialista em Engenharia de Avaliações e Perícias, com registro no CREA-AM nº 9020-D, escritório a Rua Belo Horizonte, 1457 – Sala 05 - Adrianópolis, perito nomeado por Vossa Excelência nos autos do processo nº 0258381-46.2011.8.04.0001, em que é **requerente** CHUBB DO BRASIL COMPANHIA DE SEGUROS e **requerido** CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA., após haver procedido aos estudos e as diligências que se fizeram necessários, vem apresentar a Vossa Excelência, o seguinte:



www.newtonoliveira.com  
contato@newtonoliveira.com  
+ 55 (92) 3213.9423 | 8118.9394 |

#### 1.0 - OBJETIVO:

O presente laudo técnico de perícia de engenharia tem por objetivo, prover aos autos da ação de meios probatórios através de peças técnicas, analisar eventual erro de projeto, bem como a qualidade do solo do porto CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA., e responder os quesitos das partes, referente aos fundamentos legais.

#### 2.0 - HISTÓRICO:

A requerente impetrou a Ação Regressiva de Ressarcimento, responsabilizando o requerido pelo sinistro ocorrido em 17/10/2010, atribuindo-lhe descaso operacional e negligência administrativa, alegando em sua inicial que:

- a) Foram empregados materiais inadequados na fundação do terminal, os quais propiciaram sua fragilização;
- b) Houve erro de projeto de engenharia, com construção inadequada do piso e da estrutura física do porto;
- c) A requerida não possuía autorização para atuar como operador portuário tinha tão somente autorização para armazenar carga;

**11. CONCLUSÃO:**

Pela análise dos documentos acostado ao Laudo Pericial, constituídos de Laudos e Pareceres Técnicos, levantamento de Batimetria e Planimetria, pelos estudos e ensaios realizados pela empresa PANGEA ENGENHARIA LTDA., pela constatação da incidência de outros eventos desta natureza na região, atribui-se a causa do sinistro a eventos cíclicos naturais.

No Judiciário a ora recorrente logrou êxito nas ações indenizatórias ajuizadas pelas proprietárias das mercadorias extraviadas, cito como exemplo o processo n.º 0244319-98.2011.8.04.0001, que recebeu a seguinte ementa:

EMENTA: DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL – APELAÇÃO CÍVEL – AÇÃO DE RESSARCIMENTO – DESMORONAMENTO DO PORTO CHIBATÃO OCORRIDO EM 2010 – PRESCRIÇÃO – DECRETO N.º 1.102/1903 – TERMINAL PORTUÁRIO – INAPLICABILIDADE – PRECEDENTES DO STJ – RESPONSABILIDADE CIVIL – CASO FORTUITO – EXCLUDENTE – PRECEDENTES DESTA CORTE – SENTENÇA REFORMADA – RECURSO CONHECIDO E PROVIDO.

- O prazo prescricional trimestral previsto no Decreto n. 1.102/1903 para as pretensões indenizatórias apenas se aplica aos armazéns gerais em função do princípio da especialidade, não se estendendo ao terminal portuário. [...]. (AgRg no REsp 1378371/SP, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, TERCEIRA TURMA, julgado em 15/03/2016, DJe 29/03/2016)

- Os precedentes desta Corte de Justiça, reconhecem que o **sinistro** ocorrido no Porto Chibatão em 17/10/2010 decorreu de causas naturais (a maior vazante do século), configurando-se o caso fortuito, fator excludente de responsabilidade civil.

- Recurso conhecido e provido (**Autos n.º 0244319-98.2011.8.04.0001, Relator: Desembargador Aristóteles Lima Thury, Órgão Julgador: Terceira Câmara Cível, Data de Julgamento 07/05/2019**)

Com tais elementos é inquestionável o evento fortuito ou de força maior, o que atrai a aplicação da excludente de responsabilidade do depositário prevista no art. 664 do Decreto n.º 6.759/2009.

Ante o exposto, dou provimento ao recurso voluntário.

É como voto.

*(documento assinado digitalmente)*

Sabrina Coutinho Barbosa

