



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO N° : 18336.000109/00-85
SESSÃO DE : 04 de julho de 2001
ACÓRDÃO N° : 302-34.854
RECURSO N° : 121.582
RECORRENTE : WILSON SONS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
RECORRIDA : DRJ/FORTALEZA/CE

VISTORIA ADUANEIRA, AVARIA DE MERCADORIA.

Não tendo ficado comprovado nos autos de que a avaria da mercadoria resultou de culpa do transportador em seu manuseio, quando da descarga, fica o mesmo eximido da responsabilidade pelo tributo apurado.

RECURSO PROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencido o Conselheiro Henrique Prado Megda. O Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes fará a declaração de voto.

Brasília-DF, em 04 de julho de 2001

J. Prado
HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente

E. Chiaregatto
ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIAREGATTO
Relatora

30 MAR 2004

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: MARIA HELENA COTTA CARDOZO, LUIS ANTONIO FLORA, HÉLIO FERNANDO RODRIGUES SILVA e JORGE CLÍMACO VIEIRA (Suplente) FRANCISCO MARTINS LEITE CAVALCANTI (Suplente). Ausente o Conselheiro PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 121.582
ACÓRDÃO Nº : 302-34.854
RECORRENTE : WILSON SONS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
RECORRIDA : DRJ/FORTALEZA/CE
RELATOR(A) : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO

RELATÓRIO

Trata o presente processo da exigência do Imposto de Importação apurado em decorrência de Vistoria Aduaneira realizada a pedido do Importador, Companhia Vale do Rio Doce, referente à parte das mercadorias constantes do conhecimento de embarque marítimo AGSAPHIQASTO 1001, datado de 04/01/1999, emitido por Argus Navegação S/A. Neste conhecimento foram declaradas 03 locomotivas e 06 truques, sendo que uma das locomotivas e três truques desembarcaram avariados, conforme Termo de Avaria nº 01/99, datado de 24/04/1999 (fls. 10).

A Vistoria foi marcada para o dia 22 de junho de 1999, tendo sido convocados todos os interessados, especificamente, o Importador, o Depositário e o Transportador. Em reunião entre as partes interessadas e os representantes da Alfândega – IRF/Porto de São Luiz, foi constatada a impossibilidade de quantificar a avaria sofrida pela locomotiva e respectivos truques, tendo ficado acordado o adiamento da referida vistoria para que um técnico/perito designado pelo fabricante pudesse quantificar referida avaria, tanto externa quanto internamente, uma vez que tal avaliação tornava necessário o desmonte de parte da locomotiva e dos truques. O objetivo pretendido foi o de possibilitar quantificar a avaria em termos proporcionais, para se determinar a base de cálculo do imposto, em obediência ao disposto no art. 482 do RA. Em consequência, a Vistoria Aduaneira iniciou-se no dia 27/08/99.

Conforme descrição dos fatos constante da Notificação de Lançamento (fls. 04), em 22 de setembro de 1999, ou seja, antes da realização da Vistoria, a empresa Picolo Kumasaka Ltda., responsável pela pericia por parte do transportador, apresentou documento com 25 páginas, constituído de relatório, carta de protesto do comandante do navio, datada de 19/04/99 e tradução da mesma carta (08/09/99), croqui com a disposição das locomotivas no porão do navio, 02 cópias de conhecimentos de embarque e 20 fotografias (fls. 57/81).

A conclusão daquela perícia foi de que a locomotiva objeto deste litígio, após desapeada, tombou lentamente para o lado boroeste do navio, permanecendo assentada pelo seu lado direito sobre os truques que estavam armazenados próximos a ela. As causas da avaria apontadas foram: (a) a locomotiva estava assentada sobre dois picadeiros de madeira, à vante e à ré, através de duas bases; (b) uma das madeiras do topo do picadeiro encontrava-se cortada sem acabamento, causando riscos de fratura quando sob esforço, perda de material e,

E-mail

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

consequentemente, enfraquecimento da madeira; (c) a causa da avaria foi atribuída aos picadeiros de madeira, sendo que, como os picadeiros fazem parte da embalagem da locomotiva, uma vez que as mesmas foram colocadas a bordo do navio com os picadeiros já instalados, entendeu o perito que o acidente não foi de responsabilidade do transportador marítimo.

Em 15/10/99, o perito designado para quantificar a avaria encaminhou à Inspetoria do Porto de São Luiz proposta para reparo da locomotiva (fls. 36/37), segundo a qual o custo dos materiais a serem utilizados seria de US\$ 83.110,00, não incluídos custos de mão-de-obra e impostos devidos à venda (ICMS, PIS e COFINS).

Em 27/10/99, Wilson Sons Agência Marítima Ltda. protocolou requerimento na Inspetoria da Alfândega do Porto de Itaqui – Maranhão (fls. 99/100), solicitando que ficasse expressamente consignado no termo de vistoria aduaneira que as avarias ocorridas na locomotiva foram decorrentes de inadequabilidade/impropriedade da sua embalagem (picadeiro/base/tirante), ficando assim atendido, no seu entendimento, o disposto no art. 480, do RA.

Segundo o termo de Vistoria Aduaneira, lavrado em 26/11/99 (fls. 47/48), a responsabilidade pela avaria foi atribuída ao transportador marítimo. Para a atribuição da citada responsabilidade, os Auditores Fiscais designados esclareceram, em relatório às fls. 49/50, que os seguintes fatos foram verificados: 1) quanto ao transportador: (a) não fez ressalva ou protesto no conhecimento; (b) nada declarou quanto a avarias no termo de visita aduaneira; e (c) apresentou, como excludente, carta de protesto; 2) quanto ao depositário: (a) lavrou Termo de Avaria, visado por servidor da Receita Federal e assinado por representante do transportador. Ressaltaram, ainda, que a Comissão de Vistoria não considerou a carta de protesto apresentada pelo transportador pela falta de outros excludentes, além de ter ficado claramente caracterizado que a avaria ocorreu no porão do navio. Esclareceram, ademais, que a inadequabilidade da embalagem só foi mencionada pelo transportador após ter sido a locomotiva desamarrada e ter tombado, ainda no porão do veículo transportador, durante procedimentos preliminares para descarregamento, o que teria provocado a avaria.

Em consequência da Vistoria realizada, foi lavrada a Notificação de Lançamento de fls. 02/08.

Cientificada na própria Notificação em 13/04/00, a transportadora apresentou impugnação tempestiva ao feito fiscal (fls. 117/119), pelas razões que expôs:

- 1) A vistoria aduaneira imputou a responsabilidade pelas avarias encontradas ao transportador marítimo, a despeito de ter sido

Eduardo

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

produzida prova, no curso da referida vistoria, de excludente da sua responsabilidade.

- 2) A apresentação daquela excludente está prevista no parágrafo 2º, do art. 480 do RA, tendo, inclusive, o transportador apresentado relatório elaborado pela firma Picolo Kumasaka Ltda., com fotografias e documentos anexos, comprovando que a “embalagem” da carga transportada era inadequada e imprópria para o transporte marítimo.
- 3) Posteriormente, a Suplicante protocolou petição com o requerimento de que ficasse consignado no Termo de Vistoria Aduaneira a inadequabilidade e a improriedade da “embalagem” para o transporte marítimo.
- 4) O relatório da Vistoria Aduaneira reconhece que a excludente de responsabilidade apresentada não foi considerada pois a causa apontada para a avaria – inadequabilidade e improriedade da embalagem – só foi mencionada após a locomotiva ter sido desamarrada e ter tombado, ainda no porão do navio transportador, durante procedimentos preliminares para o descarregamento, o que teria provocado referida avaria.
- 5) Tal afirmação, contudo, não invalida a excludente de responsabilidade apresentada, pois a legislação vigente estabelece que as provas excludentes de responsabilidade poderão ser produzidas no curso da vistoria aduaneira, o que foi, efetivamente, feito. Além do que, a carta protesto do Comandante do navio foi emitida imediatamente após o tombamento da locomotiva no interior do porão.
- 6) Quanto ao fato da inadequabilidade da embalagem só ter sido aventada após a locomotiva ter sido desamarrada e ter tombado, o mesmo se justifica pois as locomotivas são máquinas bastante pesadas e de grandes proporções e os picadeiros e bases de madeira estavam por baixo delas. Era, portanto, impossível verificar algo que estava encoberto.
- 7) Na verdade, a inadequabilidade da embalagem, no caso particular, se confunde com o vício próprio e/ou intrínseco da mercadoria, uma vez que não poderia ser constatada regularmente: foi necessário que a locomotiva tombasse para possibilitar a visualização da base e do picadeiro que estavam

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

por baixo, permitindo a apuração de sua inadequabilidade e impropriedade.

- 8) A primeira locomotiva a ser descarregada tombou após ser desamarrada, sem que tenha havido qualquer ação externa ou movimento, em outras palavras, a locomotiva tombou sozinha. A retirada da amarração da locomotiva que tombou foi efetuada com o navio atracado, em local de águas abrigadas, de modo que não houve qualquer movimento que pudesse ter dado causa ao tombamento da locomotiva, e as condições de tempo no dia eram amenas.
- 9) Imediatamente após o tombamento, o Comandante do navio emitiu uma carta protesto, eximindo o navio e o transportador marítimo de qualquer responsabilidade, uma vez que o transporte marítimo da mercadoria foi concluído sem qualquer problema e/ou avaria na carga.
- 10) Uma das madeiras do topo de todos os picadeiros encontrava-se cortada sem acabamento, o que causou fraturas e perda de material, com o consequente enfraquecimento da madeira. E foi exatamente esta madeira que rachou para o lado, causando o tombamento da locomotiva (vide fotografias).
- 11) Todas as madeiras de topo de todos os picadeiros estavam rachadas e deformadas, bem como outras madeiras das bases dos picadeiros também estavam rachadas.
- 12) O sistema de conexão entre o picadeiro e a locomotiva não pode ser considerado seguro pois é composto por quatro barras de ferro redondas (tirantes) que são ajustadas através de uma única e simples porca, a qual é facilmente desajustada.
- 13) Após a constatação da inadequabilidade das bases e picadeiros, foi alterado o procedimento de descarga e todas as outras locomotivas foram escoradas antes de retirada a amarração, não havendo qualquer outro tombamento e/ou avaria.
- 14) O Decreto-lei nº 116/67 estabelece que a inadequabilidade da embalagem equipara-se ao vício próprio da mercadoria, não respondendo o transportador marítimo pelos riscos e consequências dela decorrentes.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 121.582
ACÓRDÃO Nº : 302-34.854

- 15) No mesmo sentido dispõe o art. 102 do Código Comercial, ao determinar que o transportador marítimo não será responsável por avarias na carga, mesmo que ocorridas durante o transporte, se decorrentes de vício próprio.
- 16) Requer o acolhimento da impugnação e o cancelamento da Notificação emitida.

Em primeira instância administrativa, o lançamento foi julgado procedente, em decisão (fls. 124/130) cuja ementa assim se apresenta:

“VISTORIA ADUANEIRA.

Tratando-se de dano visível em mercadoria descarregada, o transportador responde pelos tributos apurados em relação à avaria, cabendo-lhe a prova de caso fortuito ou força maior que possa excluir a sua responsabilidade. Os protestos firmados a bordo somente produzem efeitos se ratificados pela autoridade judiciária competente.

LANÇAMENTO PROCEDENTE.”

Cientificada da decisão singular em 29/05/2000, a transportadora interpôs tempestivo recurso (fls. 134/140) ao Terceiro Conselho de Contribuintes, ratificando e insistindo nas razões apresentadas na defesa inicial e acrescentando, em síntese, que:

- 1) A decisão *a quo* comenta que o protesto lavrado pelo comandante do navio não seria um documento hábil, no âmbito fiscal, eis que não foi ratificado em juízo. A menção à citada carta teve como propósito demonstrar que tão logo aquela autoridade marítima teve oportunidade de constatar a inadequabilidade da embalagem, emitiu um documento a respeito.
- 2) Referida inadequabilidade da embalagem, no caso em análise, se confunde com o vício próprio e/ou intrínseco da mercadoria, uma vez que não poderia ser constatada regularmente, por não ser algo evidente. Foi necessário que a locomotiva tombasse para que fosse possível visualizar a base e o picadeiro, que estavam por baixo.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

- 3) Com respeito ao emprego da palavra embalagem, a decisão recorrida sustenta que a armação de madeira sobre a qual estava assentada a locomotiva não teria a natureza de embalagem, mas se trataria de uma espécie de unidade de carga, classificando-se como “*equipamento de transporte adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, à semelhança do pallet*”. Esta é uma premissa falsa pois uma locomotiva pesando cerca de 135 toneladas e medindo aproximadamente 350 m³ já é indivisível por si só. Seria inconcebível alguém imaginar em se unitizar locomotivas de tal porte, o que é o propósito da unitização de cargas. Assim, a base de madeira colocada pelo embarcador/exportador não teve como propósito tornar indivisível cada uma das locomotivas transportadas, mas sim criar uma base de proteção e apoio, inclusive para distribuição de peso. E este é o objetivo de toda embalagem, proteger a mercadoria transportada.
- 4) A decisão recorrida argui, ainda, que as bases de madeira não constituem embalagem, podendo, em alguns casos, ser consideradas acessórios do veículo transportador. Tal premissa também não se mantém pois uma base de madeira, conectada através de tirantes laterais com as locomotivas, preparada e colocada pelo embarcador/exportador da carga, não pode vir a ser considerada como um acessório do navio.
- 5) Também com relação à questão da embalagem, a autoridade de primeira instância administrativa invocou o parágrafo único do art. 24, da Lei nº 9.611/98. Na verdade, esta Lei dispõe sobre o transporte intermodal de cargas, que não é o caso sob enfoque, o qual trata-se de transporte marítimo, desde o porto de Philadelphia/EUA até o porto de Itaqui/MA. Portanto, tal Lei aqui não se aplica. Ademais, o caput do referido art. 24 define como unidade de carga, para efeitos daquela Lei, “*qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, sujeitas à movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso*”. E é exatamente a impropriedade desta base de proteção e apoio que foi argüida pelo transportador marítimo no curso da vistoria aduaneira, conforme determina a legislação vigente, especificamente, o art. 480, do RA.

Educa

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

- 6) O mesmo Relatório de Vistoria Aduaneira confirma que o transportador produziu prova de que a “embalagem” da carga transportada era inadequada e imprópria para o transporte marítimo, inclusive mediante apresentação de relatório elaborado por perito, com fotografias e documentos anexos. Posteriormente, a Recorrente protocolou petição no sentido de que tal fato ficasse consignado expressamente no Termo de Vistoria Aduaneira.
- 7) Como já salientado na defesa exordial, a inadequabilidade da embalagem só foi mencionada após a locomotiva ter sido desamarrada e ter tombado pelo fato de, somente após estes acontecimentos, ter sido possível tal verificação, uma vez que os picadeiros e bases de madeira estavam por baixo da máquina. A excludente de responsabilidade apresentada não fica invalidada pois a legislação vigente estabelece que as provas poderão ser produzidas no curso da vistoria, o que foi feito.
- 8) A decisão recorrida fundamenta-se, ademais, no entendimento de que a embalagem não pode ficar oculta à carga, mas sim esta àquela. Contudo, a palavra embalagem deve ser entendida num sentido mais amplo e, no caso, tanto a base como o picadeiro de madeira foram construídos pelo embarcador/exportador para proteger e sustentar as locomotivas, distribuindo seu peso, evitar avarias e o tombamento no curso do transporte marítimo. Não raro a inadequabilidade/impropriedade da embalagem somente podem ser constatadas após a descarga e o recebimento da carga. É o caso, por exemplo, da situação em que uma carga é acondicionada em um berço dentro de uma caixa de madeira, no qual as condições do berço só podem ser verificadas após a abertura da caixa.
- 9) A decisão atacada também salienta que não se deve confundir responsabilidade tributária com responsabilidade civil ou comercial e que é na legislação tributária que se deve buscar a fundamentação para esta responsabilidade. Acontece que a própria legislação tributária, mais especificamente o art. 480, do RA, trata das excludentes de responsabilidade, as quais podem ser produzidas no curso da vistoria aduaneira. Não é apenas na legislação tributária que existem normas de natureza

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

pública, sendo que os principais portos brasileiros ainda são controlados pelo Estado, através das autoridades portuárias, cujas obrigações e responsabilidades estão definidas no DL 116/67, que é regulado pelo Decreto 64.387/69. Os dispositivos legais invocados pela Recorrente tratam-se de leis especiais que dispõem, também, sobre a inadequabilidade da embalagem, equiparando-a ao vício próprio da mercadoria. Esta inadequabilidade/impropriedade é um princípio de direito geral, aplicável e extensivo também às questões de natureza tributária. Se assim não fosse, por que nos Termos de Vistoria Aduaneira existe um campo específico para se indicar se a embalagem era adequada?

10) Portanto, esta excludente também se aplica em matéria tributária.

11) Confia, assim, a Recorrente, no provimento de seu recurso.

O transportador comprovou o recolhimento do depósito recursal legal (fls. 141).

Recebi o processo numerado até a folha 144, inclusive, “Encaminhamento de Processo”.

É o relatório.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

VOTO

O presente recurso merece ser conhecido, pois reúne as condições exigidas para sua admissibilidade: é tempestivo e o recorrente comprovou o recolhimento do depósito recursal legal.

Trata o presente processo de obrigação tributária decorrente de avaria de mercadoria apurada em procedimento de vistoria aduaneira, tendo sido apontado como responsável o transportador marítimo.

Nos termos do art. 478, parágrafo 1º, inciso III, do Regulamento Aduaneiro, “A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio da mercadoria será de quem lhe deu causa” sendo que “para efeitos fiscais, é responsável o transportador quando houver”: “III) avaria visível por fora do volume”.

Na hipótese vertente, a mercadoria sob litígio apresentou, sem qualquer controvérsia, a característica supra descrita, quando de seu descarregamento.

Verifica-se, aqui, a importância da lavratura do termo de avaria pelo depositário, sem o qual a responsabilidade passaria a lhe ser imputada. Não é o caso dos autos, onde tal excluente está devidamente indicado no Termo de Vistoria Aduaneira. Assim, fica o depositário totalmente afastado de tal imputação.

Resta, portanto, a análise dos fatos apontados pelo transportador, em sua defesa, pois a responsabilidade do mesmo pode ser excluída por prova de que o dano resultou da ocorrência de “caso fortuito” ou “força maior”. Contudo, como bem salientou o Julgador *a quo*, tais excludentes de responsabilidade só produzirão efeitos se e quando devidamente ratificados pela autoridade judicial.

Estas provas deverão ser apresentadas no curso da vistoria aduaneira, tão logo ratificadas pela autoridade judicial competente. Tal cautela, contudo, não foi tomada neste processo, por parte do transportador marítimo.

Contudo, para que o julgamento de que se trata seja o mais justo possível, sem que se afaste o princípio da legalidade que norteia o Direito Tributário, deve-se analisar os aspectos apontados pela Recorrente com referência à “embalagem” da mercadoria avariada, considerada pelo Julgador monocrático como “espécie de unidade de carga”, ou seja, “equipamento de transporte adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, passível de total movimentação

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

durante o percurso, à semelhança do *pallet*, sobre cuja superfície se pode fixar a mercadoria”.

É verdade que, na acepção usual/autêntica do termo, embalagem é “o invólucro ou recipiente usado para embalar” (Novo Dicionário Básico da Língua Portuguesa – Aurélio Buarque de Holanda Ferreira).

Contudo, também não se pode dizer que a base e o picadeiro nos quais estava assentada a locomotiva avariada representasse um *pallet*, idealizado para a unitização de cargas e que fosse passível de total movimentação durante o percurso.

Tal hipótese é afastada pelo simples fato de que a máquina objeto do litígio pesava mais de 135 toneladas e media aproximadamente 350 m³, bem como pelo fato de que a base de madeira foi construída e colocada a bordo pelo embarcador/exportador, objetivando possivelmente a proteção e a sustentação da locomotiva, distribuindo seu peso e procurando evitar avarias durante o percurso marítimo, como salientou o Interessado em seu recurso, não podendo ser considerada como “parte do veículo transportador”.

Deve-se, ainda, ter em consideração, que os vícios e defeitos ocultos de uma mercadoria, que não podem ser descobertos antes de o interessado recebê-la ou manuseá-la, não podem ser a ele imputados, conforme interpretação extensiva do artigo 210, do Código Comercial.

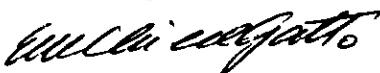
É o caso dos autos. Talvez se tivesse sido promovida, à época, nova perícia, desta vez por parte da Fiscalização Aduaneira, para que fossem apuradas as causas das avarias ocorridas quando dos procedimentos referentes ao desembarque das mercadorias, pudéssemos, agora, nos fundamentar em outros dados senão aqueles apontados pelo Recorrente, para o deslinde do litígio.

Tal providência, contudo, não foi tomada.

Assim, não vejo como manter a autuação.

Pelo exposto e por tudo o mais que do processo consta, dou provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 04 de julho de 2001


ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO – Relatora

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

DECLARAÇÃO DE VOTO

Tendo procedido ao exame das peças que integram o processo administrativo ora em julgamento, formulo declaração de voto, nos termos que se seguem:

1. Em primeiro lugar quero dizer que devem ser deixadas de lado as considerações relacionadas à Nota de Protesto emitida pelo Comando da embarcação transportadora, a qual é inteiramente irrelevante neste caso.

2. Com efeito, o momento e a forma como se consumou o dano à mercadoria envolvida (uma locomotiva), estando o navio atracado no porto de Fortaleza, com a presença de várias testemunhas a bordo da embarcação, fatos estes já relatados e não contestados pela própria fiscalização, dispensam, no presente caso, as formalidades da lavratura, ratificação, etc. de um Protesto, ou Nota de Protesto Marítimo, que serviria exatamente para comprovar a ocorrência do fato, suas causas e, eventualmente, a responsabilidade, civil e tributária, pelo dano apurado.

3. Naturalmente que a providênciia adotada pelo Comando da embarcação pode não ser desnecessária e dispensável, para os efeitos de resguardo das suas responsabilidades, frente aos proprietários, armadores ou afretadores, consideradas as suas obrigações assumidas em relação ao posto ocupado.

4. Todavia, o Protesto Marítimo presta-se mais a comprovar, principalmente, os eventos registrados durante uma travessia marítima, tipificados como “caso fortuito” ou “força maior”. Trata-se do instrumento adequado e indispensável, consoante a legislação brasileira, para comprovar tais excludentes de responsabilidade do transportador por danos causados à carga, observada, evidentemente, a relação de causalidade que deve ficar caracterizada em cada caso.

5. O caso aqui em exame nada tem a ver, evidentemente, com situação caracterizada como decorrente de “Caso Fortuito” ou “Força Maior”.

6. A própria autuada e ora recorrente não invoca tal excludente.

7. Reporta-se, outrossim, a um outro tipo de excludente de responsabilidade, qual seja, a INADEQUABILIDADE DA EMBALAGEM que, consoante o que determina o Decreto-lei nº 116, de 1967, regulamentado pelo Decreto nº 64.387, de 1969, equipara-se ao VÍCIO PRÓPRIO DA MERCADORIA, o que exclui, certamente, a responsabilidade do transportador pelas avarias daí decorrentes.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

8. Sobre esse aspecto não tenho dúvida alguma de que a Recorrente está coberta de razão ao argumentar que a Lei supramencionada aplica-se, efetivamente, tanto pelo aspecto da responsabilidade tributária, quanto da responsabilidade civil.

9. Nesse aspecto é importante ressaltar que a responsabilidade tributária decorrente do extravio ou da avaria de mercadoria, do ponto de vista tributário, como bem definido pelo artigo 478, *caput*, do Regulamento Aduaneiro, será de quem lhe deu causa.

10. É evidente, portanto, que o transportador jamais poderá ser responsabilizado, tributariamente, por uma avaria decorrente de “vício próprio da mercadoria”, ou seja, dano intrínseco e não detectável quando do embarque da carga para transporte.

11. O mesmo acontece, portanto, em relação à fragilidade ou inadequabilidade das embalagens. A lei antes mencionada só cuidou, neste caso, de equiparar os eventos (INADEQUABILIDADE DE EMBALAGEM e VÍCIO PRÓPRIO DA MERCADORIA), para os efeitos de exclusão de responsabilidade do transportador.

12. E como bem ressalta o art. 4º, § 4º, do Decreto-lei nº 116/67, essa equiparação decorre dos usos e costumes e recomendações oficiais, que são observados e respeitados internacionalmente.

13. A questão, além de estar perfeitamente amparada na legislação pertinente, é, por sua natureza, respaldada de toda a lógica, coerência e, sobretudo, bom senso.

14. Assim como um vício próprio, intrínseco, da mercadoria não pode, na maioria das vezes, ser detectado pelo responsável pelo transporte, o mesmo acontece em relação às diversas embalagens utilizadas pelos exportadores.

15. Nos casos em que tal fragilidade ou inadequabilidade ou mesmo o vício próprio pode ser detectado, visivelmente, no momento do embarque, cabe ao transportador recusar a carga ou lançar as devidas ressalvas no Conhecimento de Transporte.

16. Mas nem sempre esses fatos são detectáveis ou identificáveis pelo transportador. Nem sempre ele está capacitado, tecnicamente, a afirmar que uma carga possui um vício intrínseco, ou está inadequadamente embalada para suportar as adversidades de um transporte marítimo.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 121.582
ACÓRDÃO N° : 302-34.854

17. Daí a necessidade da correta e devida apuração desses aspectos, quando da realização da vistoria aduaneira, para apuração das causas das avarias apuradas e, consequentemente, da respectiva responsabilidade.

18. Uma vez apurado, em vistoria, que o dano ou avaria decorreu de uma dessas situações – vício próprio da mercadoria ou inadequabilidade da embalagem, torna-se evidente que o transportador NÃO DEU CAUSA à avaria e, em consequência, não pode ser responsabilizado pelos prejuízos decorrentes, inclusive os de caráter tributários.

19. É evidente, entretanto, que tais situações devem ser, repetimos, apuradas com toda a exatidão e certeza.

20. Dito isto, passo a analisar os fatos que teriam dado causa à avaria apurada na mercadoria em epígrafe, que segundo a Recorrente, decorreu da inadequabilidade da embalagem, excluente de responsabilidade do transportador.

21. Consoante as provas carreadas para os autos, não contestadas em tempo algum, a avaria ocorreu em virtude do “tombamento lateral” da locomotiva, no momento da sua “desapeação” para descarga, no porão do navio.

22. A causa desse tombamento, teria sido a deficiência da embalagem, configurada pela fragilidade do “picadeiro”, uma base de madeira sobre a qual foi depositada a locomotiva, para acomodação e proteção durante o transporte marítimo. Os aspectos dessa fragilidade estão alinhados no tópico “CAUSA DA AVARIA”, do Relatório Técnico acostado às fls. 57 até 107, incluindo os anexos, produzido pelo Engenheiro Naval, Dr. Luis Kazuo Kumasaka, perito nomeado pelo transportador. Esse fato não foi objeto de contestação, o que lhe dá a característica de veracidade.

23. Conclui o referido perito que: “*Baseando-se na causa da avaria ter sido atribuído aos picadeiros de madeira, e como os picadeiros fazem parte da embalagem da locomotiva, visto as locomotivas terem sido colocadas a bordo do navio com os picadeiros já instalados, entende este Engenheiro abaixo assinado de que não se trata de responsabilidade do transportador o acidente ocorrido em 18/04/99 a bordo do navio “ASTRA LIFT”* (grifei)

24. Também não houve nenhuma contestação, devidamente comprovada, à afirmação do perito de que “os picadeiros fazem parte da embalagem da locomotiva, visto as locomotivas terem sido colocadas a bordo do navio com os picadeiros já instalados”.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

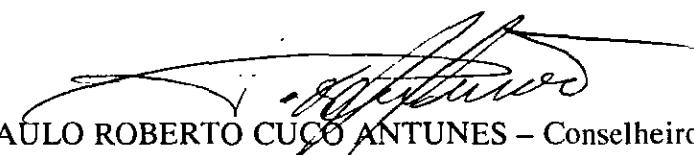
RECURSO Nº : 121.582
ACÓRDÃO Nº : 302-34.854

25. Afaste-se, portanto, a possibilidade de que tais picadeiros tenham sido empregados pelo transportador, como parte da estivagem ou peação da carga a bordo.

26. A fiscalização não logrou descaracterizar, em tempo algum, assim como o I. Julgador *a quo*, embora alegado, que tais “picadeiros” não fazem parte da embalagem, o que só poderia ser feito através de prova igualmente técnica.

Em razão de todo o exposto, acompanho, com convicção, o entendimento da I. Conselheira Relatora que concluiu por prover o Recurso Voluntário aqui em exame.

Sala das Sessões, em 04 de julho de 2001



PAULO ROBERTO CUCÓ ANTUNES – Conselheiro



**MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
2ª CÂMARA**

160
160

Processo n°: 18336.000109/00-85
Recurso n.º: 121.582

TERMO DE INTIMAÇÃO

Em cumprimento ao disposto no parágrafo 2º do artigo 44 do Regimento Interno dos Conselhos de Contribuintes, fica o Sr. Procurador Representante da Fazenda Nacional junto à 2ª Câmara, intimado a tomar ciência do Acórdão n.º 302-34.854.

Brasília-DF, 23/10/01

MF - 3.º Conselho de Contribuintes
Henrique Prado Almeida
Presidente da 2.ª Câmara

Ciente em:

30/03/04

A PFN/fol/CE.

Pedr. vell

Pedro Valter Leal
Procurador da Fazenda Nacional

MF - 3.º Conselho de Contribuintes
1003/2004 - JAM
Antônio Alves de Moraes
SEPAF