

PROCESSO N° : 10283.002902/91-34
SESSÃO DE : 27 de junho de 1995
ACÓRDÃO N° : 302.33.057
RECURSO N° : 114.691
RECORRENTE : TH ALMEIDA E CIA LTDA
RECORRIDA : IRF/PORTO DE MANAUS-AM

TRANSPORTE DE MERCADORIA UNITIZADA - CONTAINER
"House To House" - Falta Apurada Na Desunitização.

- Não caracterizada a responsabilidade do transportador marítimo e, conseqüentemente, do agente consignatário do navio, por diferença a menor de mercadoria registrada na desunitização (desova) de Container, no porto de destino, transportado sob condições "House to House" ou "House to Pier", quando o cofre de carga descarrega com seu lacre de origem intacto (inviolado), sem qualquer registro em Termo de Avaria da Depositária.

Recurso Provido.

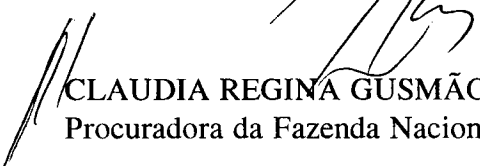
Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em dar provimento ao recurso. Vencidos os Conselheiros OTACÍLIO DANTAS CARTAXO, Relator, ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO. Designado para redigir o acórdão o Conselheiro PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 27 de junho de 1995


SÉRGIO DE CASTRO NEVES
PRESIDENTE


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Relator - Designado


CLAUDIA REGINA GUSMÃO
Procuradora da Fazenda Nacional

VISTA EM 27 JUN 1996

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros :ELIZABETH MARIA VIOLATTO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, LUIS ANTONIO FLORA, UBALDO CAMPELLO NETO.

RECURSO N° : 114.691
ACÓRDÃO N° : 302.33.057

RECORRENTE : TH ALMEIDA E CIA LTDA
RECORRIDA : IRF- PORTO DE MANAUS-AM
RELATOR(A) : OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR-DESIG. : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

TH ALMEIDA & CIA LTDA., nos autos qualificada, recorre, tempestivamente, a este Conselho, irresignada com a decisão singular (doc. de fls. 50/52), do Inspetor da Receita Federal do Porto de Manaus (AM), que, julgando procedente a Ação Fiscal instaurada pelo Auto de Infração n° 456/91 (doc. de fls.39/41), lhe obriga ao recolhimento de CR\$ 536.422,20 referente ao Imposto de Importação (I.I.) acrescido da multa do art. 521, inciso II, do Regulamento Aduaneiro (RA), em decorrência da falta de 12 (doze) volumes de mercadoria, apurada em conferência final de manifesto do navio "VACU CASPI", entrado em 21 de fevereiro de 1990, cobertos pelo Conhecimento de Carga n° MAN 055, de 18 de dezembro de 1989 (doc. de fls. 27).

Regularmente intimada, a recorrente tempestivamente, impungnou a exigência fiscal aduzindo as seguintes razões de defesa (doc. de fls. 44):

- Que recebeu o container n° OCS-280, selo n° 05554 229, devidamente lacrado e intacto, sem indícios de violação dos lacres conforme consta do Boletim de Descarga da Petrobrás;

- Que a falta de mercadoria verificada na desova "não é de responsabilidade do transportador e/ou seu agente";

Ao prestar a informação fiscal (doc. de fls. 47/48), o Auditor atuante opina pela manutenção do Auto de Infração.

A decisão singular (doc. de fls. 50/52) julgou a Ação Fiscal procedente, mediante os seguintes fundamentos:

- Que "para efeitos fiscal, será considerada como entrada em território aduaneiro a mercadoria constante do manifesto ou documento equivalente, cuja falta for apurada pela autoridade aduaneira", conforme expressamente estabelece o art. 86, parágrafo único do Regulamento Aduaneiro (RA), aprovado pelo Decreto n° 91.030/85.

- Que o "transportador será responsável pela perdas e danos causados às mercadorias, desde o seu patrimônio até sua entrega, conforme o art. 19 da Lei n° 6.288/75";

07

RECURSO N° : 114.691
ACÓRDÃO N° : 302.33.057

- Que a responsabilidade pelos tributos apurados em relação a falta, na descarga, de volumes ou mercadoria a granel manifestados será do transportador, como é denotado pelo art. 478, parágrafo primeiro, do R.A. mencionado”;

- Que “(...) o conhecimento de frete original, emitido por empresa de transporte por água, terra ou ar prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar de destino”, nos termos do art. 1º, do Decreto nº 19.473/90;

- No caso em tela “(...) o conhecimento de transporte acusa o recebimento de 88 (oitenta e oito) volumes, para entrega em Manaus, e, efetivamente, chegaram 76 (setenta e seis) volumes, conforme atestado no Anexo I da D.I. nº 008040, de 18/06/90 (...)”, portanto, “(...) é de concluir-se que a falta de volumes, ocorreu no transporte e cabe à transportadora a responsabilidade imputada (...)”;

- “Que “(...) a transportadora detinha as informações sobre os volumes por ela transportados, eis que o conhecimento de transporte é de sua emissão, e, inclusive, instrui a Declaração de Importação bem como a mesma é signatária da Folha de Controle de Carga”;

- Ao final, julga procedente o lançamento fiscal.

Devidamente intimada da decisão singular, a atuada, irressignada, recorre a este Conselho, tempestivamente, aduzindo as seguintes razões de recurso (doc. de fls. 54/57):

- Que conforme enfatizou na impugnação “(...) a carga, fazia parte das mercadorias acondicionadas no container nº CS-280 selo nº 05554 e 229 e ao ser descarregado em Manaus (AM), estava (...) como não violado o selo de segurança e de seus dispositivos normais de seus lacres completamente intactos, sem qualquer indício de violação”;

- Que “(...) os containers transportados sob o regime House to House são “estufados” ou “enchidos” no estabelecimento do próprio exportador/embarcador, sob sua inteira responsabilidade, sendo entregues aos transportadores marítimos devidamente lacrados”;

- Que (...) “um container (...) descarregado no porto de destino sem indícios (...)” de violação de seus dispositivos de segurança. “(...) ao mesmo tempo que se apura diferença (...)” de mercadorias em quantidades inferiores no interior apesar de regularmente manifestada” (...) a conclusão inequívoca somente pode ser a de que a falta não teria ocorrido durante a travessia marítima”;

- Que “(...) não responde por tal falta, o transportador marítimo, representante pela recorrente, na forma prevista no art. 20, da Lei nº 6.288/75”;

W

RECURSO N° : 114.691
ACÓRDÃO N° : 302.33.057

-Que “as indicações constantes dos conhecimentos de transportes, no que se refere a quantidade de volumes posto a bordo, bem como seu estado e conteúdo gozem efetivamente de presunção de veracidade”;

- Que entretanto, tal presunção (...) não é que jure, mas, sim sem dúvida, de juris tantum, ou seja, pode ceder diante de prova ou evidência em contrário”;

- Que “a violabilidade dos lacres ou dispositivos de segurança de container em questão, verificada na ocasião em que este foi carregado, com prova sem margens de dúvida (...)” faz cair “(...) por terra a presunção da veracidade decorrente deste documento”;

- Que “(...) no conhecimento expressamente se declara “S.T.C. SAD TO CONTAIN” o que significa “DIZ CONTER” pois a mercadoria foi contada e ovada pelo exportador, ao encher o container”;

- Cita, em reforço a sua defesa, os Acórdãos n° 26.545 de 08 de abril de 1981 e 302.31.047 de 27 de julho de 1987 (Recurso n° 108.901, Processo n° 10208.001490/84-14) deste Conselho;

- Ao final, pede a reforma da decisão de primeiro grau.

O processo foi convertido em diligência através da Resolução n° 301.0617, a repartição de origem, para se “informar se o referido container descarregou com o respectivo lacre de origem intacto e se o mesmo foi rompido no momento da desova” e também, proceder a juntada do “Termo de Avaria referente à descarga, se houve”.

Às fls. 71 verso, consta a seguinte informação:

“Conforme folha de descarga de container, juntada ao processo à folha n° 36, o referido container (n° OCS-280, descarregou com o respectivo lacre de origem intacto (n° 0555/229) o qual foi rompido no momento da desova. Não há Termo de Avaria referente à descarga”.

É o relatório.



PROCESSO Nº 10283.002902/91-34
RECORRENTE: TH ALMEIDA E CIA. LTDA
RELATOR: OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES.

VOTO VENCEDOR.

Como se depreende do detalhado Relatório do Conselheiro Relator, Dr. Otacílio Dantas Cartaxo, a Recorrente, "TH ALMEIDA & CIA LTDA", na qualidade de Agente Consignatária do navio "YACY CASPI", foi responsabilizada por falta de mercadoria apurada em procedimento de Conferência Final de Manifesto.

A mercadoria faltante deveria estar acondicionada em unidade de carga = CONTAINER = prefixo OCS 280, transportado do porto de MIAMI para MANAUS, sob cobertura do Conhecimento de Embarque nº MAN-055, sob condições "HOUSE TO HOUSE", acostado às fls. 27 dos autos e também por cópia às fls. 45.

O Container, lacrado originalmente com o Selo nº. 05554 & 229, descarregou no porto de Manaus com o referido lacre intacto, sem qualquer indício de violação ou outras avarias, inexistindo Termo de Avarias da Depositária, segundo informações da Alf. do Porto de Manaus, às fls. 71-verso dos autos, em atendimento à diligência determinada pela Resolução nº 302-0.617, de 23/07/92 desta Câmara.

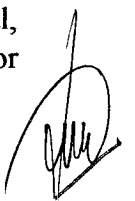
Resumindo: Trata-se aqui da responsabilidade tributária atribuída ao Agente Marítimo, por falta de mercadoria apurada em Container transportado sob condições "House to House", descarregado no destino - Manaus - com lacre de origem intacto, sem Termo de Avaria da depositária.

É um caso típico, portanto, de carga unitizada, ou seja, transportada em "unidade de carga", modalidade esta que conta com lei específica para dar-lhe o adequado tratamento.

Impossível uma abordagem correta sobre esse tema sem a devida análise da Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975, que "Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências". (grifei)

Vejamos, portanto, os textos de alguns dos dispositivos que integram a referida lei, para esclarecimentos e reflexões:

"Art. 1º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta Lei;



PROCESSO Nº 10283.002902/91-34
RECORRENTE: TH ALMEIDA E CIA. LTDA
RELATOR: OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUOCO ANTUNES.

"Art. 2º - Para efeitos desta Lei, denomina-se:

I - Carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II- Unidade de Carga: os equipamentos de transportes adequados a unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transporte que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento."

Como se depreende dos textos acima transcritos, não paira qualquer dúvida quanto ao fato de que o transporte da mercadoria objeto do presente litígio está regulado pela mencionada lei.

Prosseguindo-se na análise do referido diploma legal:

"Art. 10 - ...

Parágrafo único - As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no container, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade". (grifos meus)

O que se depreende das informações trazidas no processo em exame, é que o Transportador Marítimo cumpriu, à risca, tais determinações legais, uma vez que o Container descarregou no destino com o dispositivo de segurança - lacre - intacto, cessando, no momento da entrega da unidade de carga à Depositária (Porto) a sua responsabilidade, inclusive pela carga.

Ora, considerando que o Container permaneceu, durante o transporte marítimo, com o dispositivo de segurança inviolado e que o mesmo só foi rompido no momento da desova, já fora da responsabilidade do transportador, quando constatou-se a



PROCESSO Nº 10283.002902/91-34
RECORRENTE: TH ALMEIDA E CIA. LTDA
RELATOR: OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES.

falta de mercadoria, a única conclusão a ser alcançada, neste caso, é que a mercadoria foi despachada (embarcada) a menor, pelo exportador ou embarcador.

Continua a lei nº 6.288/75:

"Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega".

Imperioso, na aplicação desse dispositivo, encontrar-se a definição exata do momento em que se inicia (recebimento) e quando termina (entrega) a responsabilidade do transportador, no caso marítimo.

Não existe na legislação tributária, e nem mesmo na fiscal/aduaneira, qualquer disposição expressa nesse sentido, o que nos obriga a buscar o auxílio da legislação subsidiária que é, sem dúvida, o Decreto-lei nº 116, de 25/01/67, regulamentado pelo Decreto nº 64.387, de 22/04/69.

O referido Decreto, que "Regulamenta o Decreto-Lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967, que dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via de água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias", assim estabelece sobre o assunto:

"Art. 3º - A responsabilidade do navio ou embarcação transportadora começa com o recebimento da mercadoria a bordo, e cessa com a sua entrega à entidade portuária, ou trapiche municipal, no porto de destino, ao costado do navio". (grifei)

"Art. 5º - Para as cargas alfandegadas aplicam-se, também, os dispositivos do presente Decreto quanto à comprovação do recebimento e entrega de mercadorias, bem como à imediata realização de vistoria no caso de avarias, ou falta de conteúdo, a qual deverá ser feita no mesmo dia da descarga, no local mais apropriado, nos termos da legislação específica e respectiva regulamentação". (grifos meus)

O conjunto das disposições legais acima transcritas vêm a demonstrar que o transportador, no presente caso, entregou a mercadoria tal como a recebeu na ori-

PROCESSO Nº 10283.002902/91-34
RECORRENTE: TH ALMEIDA E CIA. LTDA
RELATOR: OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES.

gem, ou seja, Container com lacre de origem inviolado e sem qualquer outro indício de avaria. Sobre tal evidência, não há qualquer contestação.

Voltando ao exame da lei nº 6.288/76 temos ainda, como relevante, as seguintes disposições:

"Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário.

... "

Como não poderia deixar de ser, a lei contempla a exoneração de responsabilidade do transportador por "perdas ou danos" às mercadorias, quando não tiver dado causa a tais eventos.

É, no meu entender, exatamente o que deve ser observado no caso do presente processo.

A Autoridade julgadora de primeira instância invoca as disposições do Decreto-lei nº 37/66 e do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, determinando que: "para efeitos fiscais, será considerada como entrada no território aduaneiro a mercadoria constante de manifesto ou documento equivalente, cuja falta for apurada pela autoridade aduaneira". É a hipótese do fato gerador "ficto".

Em tal caso, seria responsabilizado o transportador em função das disposições do do art. 19, da mencionada lei nº 6.288/75.

Admitindo-se, apenas pelo prazer da discussão, que houvesse sido apurada, efetivamente, uma "falta" de mercadoria no presente caso, é evidente que a responsabilidade não poderia recair sobre o transportador, pois que, sem sombra de dúvida, não teria sido o mesmo transportador o causador de tal falta, haja vista que o Container, com a mercadoria recebida para transporte, foi entregue no destino, à entidade portuária - ao costado do navio - com seu lacre de origem intacto, inviolado.

É o próprio Regulamento Aduaneiro, em seu art. 478, que estabelece:



PROCESSO Nº 10283.002902/91-34
RECORRENTE: TH ALMEIDA E CIA. LTDA
RELATOR: OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES.

"Art. 478 - A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa (Decreto-lei 37/66, art. 60, parágrafo único)". (grifei)

Impossível, portanto, atribuir-se responsabilidade ao transportador por falta de mercadoria - se fosse o caso - quando comprovado que este não lhe deu causa.

Não obstante, em meu entender a situação não se enquadra nas disposições do parágrafo único, do art. 86 do R.A., pois que, na verdade, nos deparamos com o caso típico de "SUPER FATURAMENTO" e não de falta de mercadoria tida como importada.

Está perfeitamente caracterizado, no meu entender, a remessa, pelo exportador, de mercadoria em quantidade menor que a declarada nos documentos de importação.

Ressalte-se, por outro lado, o inútil esforço do Nobre Conselheiro Relator, Dr. Otacílio Dantas Cartaxo, em buscar na legislação subsidiária, não específica e adequada ao caso - Código Comercial -, argumentos que possam embasar sua insustentável tese de responsabilidade do transportador, no presente litígio, afastando-se, por completo, dos mais elementares princípios do direito tributário brasileiro.

Além do Código Comercial Brasileiro, o Nobre Relator invoca, ainda, as disposições do Decreto nº 19.473, de 10/12/1930, que regula o Conhecimento de Transporte, terminando por destacar "ex vi" que as cláusulas ou contratos particulares não podem ser opostos ao Fisco, para efeito de definição do sujeito passivo da obrigação tributária.

Não se cogita, no presente caso, de situação que venha a conflitar com as disposições do art. 123 da lei nº 5.172/66 (C.T.N.).

As cláusulas inseridas no Conhecimento de Transporte antes mencionado, ou seja, "HOUSE TO HOUSE" e "SAID TO CONTAIN" que se traduzem, respectivamente, para "CASA A CASA" e "DIZENDO CONTER", nada mais são do que simples indicações da modalidade como se processou o embarque e o transporte da mercadoria envolvida.

Tais expressões são resultantes, comprovadamente, não de simples convenções ou acordos particulares, mas sim de acordos internacionais, como é o caso das Conferências Internacionais de Fretes, reconhecidas e homologadas pelo Governo Brasileiro.

PROCESSO Nº 10283.002902/91-34
RECORRENTE: TH ALMEIDA E CIA. LTDA
RELATOR: OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES.

Tais expressões não são, de forma alguma, exonerativas ou redutoras de responsabilidades do emitente do Conhecimento - Transportador, mas sim, repito, apenas indicativas das condições que norteiam o embarque e o transporte da mercadoria.

A expressão "HOUSE TO HOUSE", de acordo com o estabelecido em várias Conferências Internacionais de Fretes reconhecidas e homologadas pelo Governo Brasileiro, denotam que a responsabilidade pelo enchimento ou estofagem da carga no Container é exclusiva do Exportador ou Embarcador; enquanto que o seu esvaziamento (desova) no destino é de responsabilidade do Importador ou Consignatário.

Sendo assim, a mercadoria é acondicionada no Cofre de Carga, em local designado pelo Exportador/Embarcador, por sua conta e risco. O Container é, portanto, embarcado no navio para transporte já devidamente consolidado e lacrado.

A expressão "SAID TO CONTAIN" é a confirmação do transportador de que em tendo recebido o Container a bordo, já devidamente "ovado" e lacrado, não tem como atestar o seu conteúdo. Existe apenas a presunção de veracidade desse conteúdo, que é declarado pelo Exportador ou Embarcador, para efeito de emissão do Conhecimento.

Dáí porque a legislação específica - lei 6.288/75 - em seu art. 20, inciso I, exonera o transportador de responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, decorrentes de erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário.

A situação enfocada está perfeitamente contemplada pela legislação tributária em vigor, como se depreende das disposições do art. 98 do C.T.N. - "verbis" :

"Art. 98 - Os tratados e as convenções internacionais revogam ou modificam a legislação tributária interna, e serão observadas pelas que lhes sobrevenha".

Estamos, portanto, diante de uma situação em que emerge, cristalina, a não responsabilidade do transportador marítimo pela diferença de mercadoria constatada pela fiscalização.

O transportador recebeu a bordo, no porto de origem, um Container "dizendo conter" mercadorias, já devidamente unitizada, com lacre colocado pelo Exportador ou Embarcador. Entregou o referido Container, em perfeito estado, com o lacre de origem intacto (inviolado) e sem qualquer outro indício de avaria, ao costado do navio,



PROCESSO Nº 10283.002902/91-34
RECORRENTE: TH ALMEIDA E CIA. LTDA
RELATOR: OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES.

no porto de destino.

Inadmissível, neste passo, cogitar-se da sua responsabilidade pela diferença a menor de carga declarada, pois que, decisivamente, não deu causa a tal evento.

A questão sob exame não é novidade nesta Câmara, nem em outras que integram este Conselho, tendo sido amplamente analisada, discutida e decidida no âmbito deste Colegiado, resultando em inúmeras Decisões sempre favoráveis à exclusão de responsabilidade do transportador em tais casos.

Apenas como exemplo destaco os Acórdãos nºs 28.446, 28.464, 302-29.321, 302-29.417, 302-29.510, 302-29.571, 302-29.709, 302-29.757, 302-29.872, 302-29.975, 302-30.304, 302-30.354, 302-30.487, 302-30.559, 302-31.314, 302-31.322, 302-31.55, 302-31.724 e 302-31.991, todos desta 2ª Câmara e estampando Decisões unânimes em favor da exclusão da responsabilidade do transportador.

Da D. 1ª Câmara destaco o Acórdão nº 301-25.805, e da D. 3ª Câmara o de nº. 303-23.467 (unânime), também no mesmo sentido.

Não bastasse isso, a matéria foi também objeto de apreciação e decisão pela E. Câmara Superior de Recursos Fiscais, não tendo merecido diferente sorte naquela Corte.

É o que se constata pela leitura do Acórdão nº CSRF/03-01.638, resultante do julgamento do Recurso nº RD/301-0.095 e tendo como Recorrente a Agência Marítima Laurits Lachmann S/A, cuja Ementa destaco:

"Conferência final de manifesto. Mercadoria transportada em "container" sob a cláusula "House to pier", descarregado sem ressalva sobre violação de lacres ou de outros dispositivos de segurança. A falta, acaso verificada, nesses casos, não pode ser atribuída ao transportador que recebeu o cofre de carga já devidamente ovado e lacrado. Recurso de divergência conhecido e provido".

O Voto que embasou a decisão em epígrafe, de lavra do Eminentíssimo Conselhoheiro Dr. José Façanha Mamede, assim se transcreve:



PROCESSO Nº 10283.002902/91-34
RECORRENTE: TH ALMEIDA E CIA. LTDA
RELATOR: OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR DESIGNADO: PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES.

"VOTO VENCEDOR DO CONSELHEIRO JOSÉ FAÇANHA MAMEDE

A divergência apontada está bem caracterizada. O contribuinte trouxe aos autos acórdãos da egrégia Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes onde, à unanimidade, foi reconhecida a não imputabilidade do transportador nos casos de falta de mercadoria transportada em "container" recebido lacrado, a bordo e entregue, no destino, sem ressalvas quanto à violação de lacre ou outro dispositivo de segurança.

Com efeito, não é justo nem razoável querer atribuir culpa ao transportador por falta verificada em cofre de carga que transportou mas que recebeu, a bordo de sua embarcação, devidamente ovado e lacrado pelo exportador, tendo-o entregue intacto, no destino. Divergências acaso constatadas, nesses casos, só podem ser atribuídas a erro do embarcador ou a conluio entre este e os destinatários. A culpa do transportador, "in casu", só poderia ser concebida se provado o seu envolvimento no aludido conluio. Do contrário, é inteiramente ilógica a sua inculpação.

Ante o exposto, reconhecendo a divergência de julgados, dou provimento ao recurso, por não reconhecer provada a culpa do transportador no evento apurado."

A mesma Decisão é encontrada também no Acórdão nº CSRF/03-01.627, originado do julgamento do Recurso nº RP/301-0.115, da Procuradoria da Fazenda Nacional cuja Ementa transcrevo:

"FALTA DE MERCADORIA IMPORTADA, apurada em conferência final de manifesto, quando o transporte se deu sob a cláusula "house to house ou house to pier", descaracterizado está a responsabilidade do transportador. Recurso negado".

Ante todo o exposto, não vejo como prosperar a autuação de que trata o processo ora em exame, razão pela qual dou provimento ao Recurso da Autuada.

Sala das Sessões, 27 de junho de 1995.


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RECURSO N° : 114.691
ACÓRDÃO N° : 302.33.057

VOTO VENCIDO

O Recurso é tempestivo. Dele tomo conhecimento.

O presente litígio se restringe a falta da fiscalização em conferência final de manifesto ter apurado a falta de mercadoria, em container coberta por conhecimento de transporte, com cláusula "S.C.T. SAD TO CONTAIN".

De início, convém relembrar que o Conhecimento de Frete é o instrumento do contrato de fretamento como ensina o emitente comercialista WALDEMAR FERREIRA, no Tratado de Direito Comercial:

"3.028. O conceito de conhecimento.

- É o conhecimento nos termos do art. 566 do Código Comercial, o instrumento do contrato de fretamento que tem lugar quando o capitão recebe a carga para transporte de quantos se apresentem.

Referindo-se-lhe, justificou-lhe o Visconde de Cairu a nomenclação, por ser o "Reconhecimento da existência das mercadorias abordo, e conseqüentemente da obrigação contraída pelo mestre a respeito dos carregadores e seus comissários para o seu efetivo transporte e entrega à pessoa, a quem vão consignadas".

Exprime a palavra conhecimento, destarte, o que ela por si só revela; e o documento por via do qual se identificam e reconhecem as mercadorias nele descritas e carregadas no navio para seu transporte ao porto nele mencionado".

Com mais precisão, houve o Decreto n° 19.473, de 10 de dezembro de 1930, em seu primeiro artigo, o conhecimento de frete original emitido por empresas de transporte por água, terra ou ar, como a "prova de recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar de destino.

No conhecimento se exara a confissão do recebimento da mercadoria a bordo, sendo o capitão depositário delas, nos termos do art. 519 do Código Comercial, obrigado à sua guarda, bom acondicionamento e conservação e sua pronta entrega à vista do conhecimento.

.....



RECURSO N° : 114.691
ACÓRDÃO N° : 302.33.057

Acresceu-se a importância do conhecimento desde que internacionalmente se disciplinou pela Convenção de Bruxelas de 1924; e, nacionalmente, se regulou pelo Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930.

.....
Caracteriza-se o conhecimento como escritura pública de contrato de transporte de mercadorias por água; e como tal:

- a) prova o recebimento das mercadorias a bordo do navio e a obrigação de entregá-las no lugar de destino;
- b) constitui prova plena absoluta entre todas as partes interessadas na carga e frete e entre elas e seguradores;
- c) exime as mercadorias, nele mencionadas, de arresto, sequestro, penhora, arrecadação ou qualquer embaraço judicial por fato, dívida, falência ou causa estranha ao seu próprio dono atual;
- d) é suscetível dessas medidas judiciais por causa que respeite a seu dono atual;
- e) autoriza a pronta entrega das mercadorias mediante sua apresentação;
- f) reputa-se título de crédito à ordem (salvo cláusula ao portador ou não a ordem lançada no seu contexto) negociável por via de endosso, inclusive pignoratício.
(páginas 35/38, Edição Saraiva, 1964, Volume)

O Brasil adota a doutrina da responsabilidade a partir do recebimento das mercadorias a bordo que está expressa no Código Comercial nos artigos 101, 102 e 103, na forma abaixo:

“Art 101. A responsabilidade do condutor de comissário de transportes começa a correr desde o momento em que recebe as fazenda e só expira depois de efetivada a entrega”.

“Art. 102 Durante o transporte, corre por conta do dono o risco que as fazenda sofrerem, proveniente de vício próprio, força maior ou caso fortuito”.

A prova de qualquer dos referidos sinistros incumbe ao condutor ou comissário de transportes.



RECURSO N° : 114.691
ACÓRDÃO N° : 302.33.057

“Art. 103 As perdas ou avarias acontecidas às fazendas, não provindo de alguma das causas designadas no artigo precedente, correm por conta do condutor ou do comissário de transporte”.

Portanto, nenhuma outra cláusula excludente de responsabilidade, além daquelas enumeradas no texto legal, é admitida para efeitos de exonerar o transportador de sua responsabilidade em caso de sinistro das mercadorias embarcadas.

Comenta Carlos Rubens Caminha Gomes, no seu tratado “Direito Comercial Marítimo”, que o Brasil não assinou nem aderiu à “Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Concernentes aos Conhecimentos Marítimos”, também conhecida como “Convenção de Bruxelas de 1924” ou ainda como “Regras de Haia”, por considerar que a mesma só protegia os interesses dos países armadores, e explica as objeções feitas da seguinte forma:

“As principais objeções do Brasil a respeito da Convenção referem aos itens 1 e 2 do artigo 4º: exclusão da responsabilidade do armador se o mesmo exerceu a devida diligência para ter o navio em estado de navegabilidade, e as cláusulas de exoneração de responsabilidade”.

Portanto, a Lei Brasileira não admite que se reduza a responsabilidade do transportador, além dos limites anunciados nos preceitos legais, ou que seja aposta nos contratos a chamada cláusula de irresponsabilidade, equivalente “General Exemption Cláude”.

Por outro lado, não pode prevalecer contra o Fisco, cláusula em contrato privado ajustado entre as partes contratantes, a qual, em última instância, exonera as partes contratantes de responsabilidade pelo pagamento dos tributos incidentes sobre a importação de mercadorias estrangeiras. No caso de falta ou avaria.

O Conhecimento de Frete é o instrumento do contrato, nãofisco parte ou interveniente, não podendo a responsabilidade tributária ser simplesmente abolida por simples vontade das partes contratantes, mediante a inserção de cláusula de irresponsabilidade levada pela legislação interna.

Destarte, tais cláusulas de irresponsabilidade não produzem efeitos no âmbito das relações privadas, menos ainda pode alterar ou suprir a responsabilidade do sujeito passivo da relação tributária no ordenamento tributário interno.




MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CAMARA

RECURSO N° : 114.691
ACÓRDÃO N° : 302.33.057

Diante do exposto e do mais que dos autos consta, nego provimento
ao recurso.

Sala das Sessões, em 27 de junho de 1995


OTACÍLIO DANTAS CARTAXO - Relator