

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10283.003163/95-21
SESSÃO DE : 23 de outubro de 1997
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725
RECURSO Nº : 118.747
RECORRENTE : FROTA AMAZÔNICA S/A
RECORRIDA : DRJ/MANAUS/AM

FALTA DE MERCADORIA. CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO. Mercadoria transportada em contêiner com cláusula "SAID TO CONTAIN", descarregado intacto quanto aos dispositivos de segurança, sem diferença de peso e sem ressalva sobre as condições do contêiner. Não caracterizada a responsabilidade do transportador, pela falta.


Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

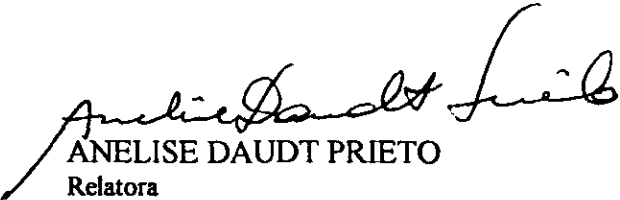
ACORDAM os Membros da Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Os Conselheiros Levi Davet Alves, João Holanda Costa e Guinês Alvarez Fernandes, votaram pela conclusão.

Brasília-DF, em 23 de outubro de 1997


JOÃO HOLANDA COSTA
Presidente

PROCURADORIA GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral de Representação Extrajudicial
da Fazenda Nacional
Em 16 de 12 de 1997


LUCIANA CORTEZ RORIZ PONTES
Procuradora da Fazenda Nacional


ANELISE DAUDT PRIETO
Relatora

16 DEZ 1997

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: NILTON LUIZ BARTOLI e MANOEL D'ASSUNÇÃO FERREIRA GOMES. Ausente o Conselheiro: SÉRGIO SILVEIRA MELO.

RECURSO Nº : 118.747
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725
RECORRENTE : FROTA AMAZÔNICA S/A
RECORRIDA : DRJ/MANAUS/AM
RELATOR(A) : ANELISE DAUDT PRIETO

RELATÓRIO

Em Conferência Final de Manifesto, realizada pela Alfândega do Porto de Manaus, foi constatada a falta de trinta e três volumes de objetos de vidro, de um total de quinhentos e dois manifestados, consignados a AMG Comércio e Importação LTDA, acobertados pelo B/L n.º C-01, emitido em 09.11.93, e referentes à Declaração de Importação n.º 023346, de 09/12/93, quando da descarga do navio Frota Marabá, entrado no Porto de Manaus em 06.12.93.

Em Auto de Infração lavrado em 26/05/95, foi atribuída à transportadora Frota Amazônica S/A a responsabilidade pelo crédito tributário apurado em decorrência da falta. Tal crédito constou do Imposto de Importação e da multa do artigo 106, inciso II, alínea "d", do Decreto-Lei n.º 37/66, regulamentado pelo artigo 521, inciso II, alínea "d", do Decreto n.º 91.030/85 (Regulamento Aduaneiro).

Foi anexada, também, aos autos, cópia da Decisão DRJ/MNS/N.º 012, de 20.02.95, em que ação fiscal sobre a mesma falta objeto dos presentes autos, na qual fora considerado que o agente marítimo do transportador seria o responsável solidário pelo crédito tributário, foi considerada improcedente, tendo em vista que o transportador era nacional.

Impugnando o feito, a empresa alega que, de acordo com o Decreto-Lei 116/67, artigos 1.º, 5.º e parágrafos, o não fornecimento imediato de recibo pela entidade recebedora pressupõe a entrega da mercadoria pelo total e condições indicadas no conhecimento. No caso em tela não foram cumpridos tais preceitos, o que exime o transportador de qualquer responsabilidade. Além disso, não foi observado o disposto no artigo 479 do Regulamento Aduaneiro-RA.

Além disso, não houve prejuízo para a Fazenda Nacional, já que a mercadoria destinada à Zona Franca de Manaus está isenta de impostos. Finalizando, alega que o container foi sabidamente descarregado de bordo com seus lacres intactos, o que, aliás, consta de informação dirigida à Inspetoria e, nos termos do artigo 30, incisos V e VI do Decreto n.º 80.145/77, o transportador não responde por danos acontecidos às mercadorias transportadas após o contêiner ser desembarcado e sair de seu controle.

A DRJ julgou procedente a ação fiscal em decisão ementada da seguinte maneira:

RECURSO Nº : 118.747
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725

“A falta, na descarga, de volume manifestado, apurada em Conferência Final de Manifesto, caracteriza a responsabilidade tributária do transportador.”

Fundamenta alegando que, segundo os artigos 481 e 521 do RA, não se considera isenção ou redução que beneficiaria o produto, no cálculo dos tributos e multas referentes à mercadoria extraviada.

Além disso, a operação de descarga do contêiner somente se completa com a sua abertura, retirada do conteúdo, conferência e entrega da carga ao depositário e foi nesse momento que detectou-se a falta dos volumes, fato registrado no Boletim de Controle de Operação n.º 021517, de 15/12/92, juntado à Declaração de Importação apensada aos autos. Esse documento conteria a ressalva à qual se refere o artigo 479, parágrafo único, do Regulamento Aduaneiro. A responsabilidade pela falta seria do transportador, tendo em vista o disposto no artigo 478, parágrafo 1.º, inciso IV, do Decreto 91.030/85.

Em seu recurso, apresentado tempestivamente, a empresa alega, em síntese, que:

-“É aberrante o argumento de que o regime instituído pelo Decreto 116/67 não se estenderia à órbita fiscal.” O próprio RA adota o mesmo esquema de ressalvas no ato da descarga como elemento determinante da responsabilidade ou não do transportador marítimo, como se verifica nos artigos 469, 470, 478 e 479. O fato de o contêiner onde foram transportadas as “fazendas faltantes”(sic) ter sido recebido sem ressalvas é da maior importância para eximir a responsabilidade do transportador, em favor de quem vige a presunção legal de que as mercadorias foram entregues às Docas pelo total manifestado.

-No Boletim de Controle de Operações n.º 40.810, da AMP., elaborado no momento da descarga, em 06.12.93, data em que o navio entrou no Porto, não consta qualquer ressalva sobre o contêiner em questão, o que indica que o mesmo descarregou em perfeitas condições (anexa cópia do mesmo). Na falta de Termos de Avarias, não emitidos pelo Porto, esse é o documento que prova estarem os dispositivos de segurança originais do contêiner (lacre, cadeado, etc.) íntegros na descarga, até a respectiva desova, momento que, como é sabido, não há mais responsabilidade do transportador.

-O documento acostado pela depositária - Boletim de Controle de Operação n.º 021517 foi elaborado exclusivamente na desova do contêiner, em 15/12/93, ou seja, 9 (nove) dias após a descarga do contêiner de bordo. Fica provada a inocência do transportador pela mencionada falta dos volumes, que só veio a ser detectada por ocasião do desembarço aduaneiro, após o armazenamento do contentor nas dependências portuárias. A própria autoridade confirma o momento em que foi detectada a falta dos volumes.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.747
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725

- Em hipótese idêntica, o Terceiro Conselho decidiu favoravelmente à recorrente (Recurso 107.825, Processo 0283.016114/83-43). O Poder Judiciário também teria o mesmo entendimento (transcreve ementa de decisão).

- O dispositivo do artigo 478, inciso VI, do RA diz respeito à falta de gêneros a granel, caso absolutamente diferente deste. Além disso, refere-se à falta detectada na descarga, isto é, a que é apurada no ato de desembarque, mediante competente protesto/ressalva. Ademais, não é possível enquadrar o transportador em qualquer um dos outros incisos do artigo 478. Verifica-se, portanto, que não existe amparo legal para a penalização do transportador.

-O mesmo se diga em relação ao entendimento restrito que o julgador de primeira instância adotou em relação à ressalva existente no Conhecimento de Embarque, no tocante à quantidade de volumes eventualmente existentes no interior do contêiner. Em se tratando de transporte contentorizado, onde o transportador, na maioria das vezes, desconhece o conteúdo do recipiente, as ressalvas do tipo "said to contain" têm evidente valor jurídico. A jurisprudência transcrita reflete o correto entendimento do tema.

Conclui solicitando seja cancelada a exigência de crédito tributário.

A Procuradoria da Fazenda Nacional, em contra-razões que constam das fls. 40/43, pede pela manutenção da decisão recorrida.

É o relatório.

RECURSO Nº : 118.747
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725

VOTO

Trata-se, aqui, de transporte de mercadoria com cláusula *said to contain* e cujo contêiner teria sido descarregado com seus lacres intactos. Não há registro de diferença de peso e não há ressalva do depositário sobre as condições do contêiner.

Sobre a matéria, esta Câmara vem se posicionando no sentido de manter a ação fiscal, já que convenções particulares não poderiam ser opostas à Fazenda Pública, posição que eu, até o momento, também adotei.

Entretanto, a sucessiva e reiterada jurisprudência das outras Câmaras deste Egrégio Terceiro Conselho com entendimento diverso sobre o assunto, entendimento esse ratificado, inclusive, pela Câmara Superior de Recursos Fiscais, convenceu-me a reestudar e rever posição até então adotada.

Com efeito, na Câmara Superior de Recursos Fiscais, apenas para ilustrar, pode-se citar os Acórdãos CSRF/03-02.649, de 25/08/97, CSRF/03-02.626 e CSRF/03-02.615, ambos de 16/06/97. Desse último, cujo voto é de autoria do Ilustre Conselheiro Nilton Luiz Bartoli, que é também membro desta Câmara, permito-me trazer para esta peça partes da extensa e bem fundamentada argumentação nele contida.

“Apenas para mencionar, relembro a Decisão estampada no Acórdão n.º CSRF/03-01.638, em julgamento do Recurso de Divergência n.º RD/302-0.095, cuja ementa transcrevo:

Conferência final de manifesto. Mercadoria transportada em "container" sob cláusula "house to pier", descarregada 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 norteou tal Sentença, de emissão do então Ilustre Conselheiro JOSÉ FAÇANHA MAMEDE (Relator Designado), está assim redigido:

"A divergência apontada está bem caracterizada. O contribuinte trouxe aos autos acórdãos da egrégia Segunda Câmara do Terceiro

RECURSO Nº : 118.747
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725

Conselho de Contribuintes onde, a 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 outros dispositivos 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 entre julgados, dou provimento ao recurso, por não reconhecer provada culpa do transportador no evento apurado".

Igual decisão é encontrada em diversos outros julgados desta Câmara Superior, como é o caso do Acórdão n.º CSRF/03-01.627, resultante do julgamento do Recurso Especial da Fazenda Nacional n.º RP/301-0.115, em cuja ementa se lê:

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

.....

ACÓRDÃO N.º 302-29.975 - 2.ª Câmara

EMENTA: *FALTA DE MERCADORIA estrangeira transportada em "container" descarregado intacto, sem ter constado de Termo de Avaria, e coberto por Conhecimento de Carga emitido com as ressalvas "shipper's load and count" (estivado por conta do embarcador) e "said to contain" (dizendo conter). Caso em que não ficou caracterizada a responsabilidade fiscal imputada a empresa transportadora por extravio de mercadoria nela estivada"*

VOTO - Conselheiro Luis Carlos Nogueira - Relator:

" A decisão recorrida admite ter sido o "container"

RECURSO Nº : 118.747
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725

descarregado sem qualquer avaria.

Através do acórdão n.º 26.545 desta 2.ª Câmara, foi excluída a responsabilidade do transportador, quanto ao tributo, quando a mercadoria é transportada "house to house".

No presente caso o documento de fls. 8 confirma a alegação da recorrente de que o transporte se fez sob a condição "house to house".

Por sua vez, a autoridade aduaneira não negou esse fato, porquanto o abordou, mas com entendimento diverso do pretendido pela recorrente.

Assim é que a cláusula "house to house" estipula que é o exportador quem acondiciona a mercadoria no "container" e lacra-o. É o "container" entregue diretamente ao importador, que abre-o e descarrega a mercadoria. Não há qualquer interferência do transportador, que, no caso de falta ou extravio, não responde pelo dano

Nestas condições e em conformidade com o entendimento que tem sido unânime desta Câmara, dou provimento ao recurso".

.....

Buscando maiores subsídios para também atingir o necessário entendimento aplicável ao deslinde da controvérsia, constatei que as cláusulas inseridas nos Conhecimentos de Transporte, dos tipos: "house to house"; "house to pier"; "shipper's load stowed and count"; "said to contain", são, efetivamente, denotativas das condições em que as mercadorias são dadas a transportar, na origem pelos exportadores e/ou embarcadores, objetivando a fixação do preço do frete, que varia em decorrência de diversos fatores (cubagem, valor envolvido, etc.) incluindo-se, ainda, a questão da minimização das operações de carregamento e descarregamento (maior ou menor manuseio) e dos riscos de danos (extravio e avaria) durante a viagem.

Tais cláusulas ou convenções fazem parte dos usos e costumes que norteiam o transporte internacional de cargas, tanto assim que integram as Tarifas Internacionais de Fretes, estabelecidas em Acordos ou Convenções Internacionais das quais o Brasil participa,

RECURSO Nº : 118.747
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725

ratificando as respectivas Tarifas.

.....
Tendo-se como exemplo essa modalidade - "house to house", em que se traduz por "casa a casa", denota-se que a mercadoria é estufada ou consolidada no interior de um cofre de carga (*container*) por conta e risco do expedidor ou exportador, em dependências próprias, sem qualquer participação do transportador, que recebe o mesmo *container* a bordo, já devidamente consolidado e lacrado pelo mencionado expedidor ou exportador. Daí porque os exportadores, assim como os destinatários (importadores) aceitam que o transportador insira nos respectivos Conhecimentos as expressões: "shipper's stow, load and count", "said to contain" ou assemelhados. Nesta modalidade (casa a casa) corre por conta do importador ou consignatário as operações de desestufagem ou desconsolidação (desova) do cofre de carga, também sem interferência do transportador.

Não são tais cláusulas, certamente, oponíveis à Fazenda Nacional para modificação da definição dos sujeitos passivos das obrigações tributárias, até porque não possuem tais objetivos. Porém, sem dúvida alguma, devem ser levadas em consideração quando se busca, com correção, a responsabilidade por danos, extravios, etc da mercadoria, para fins tributários.

Nesta ordem de idéias, vemos a importância de um dispositivo legal que não foi abordado na apelação ora em exame. É o caso do disposto no art. 478, do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto 91.030/85, que determina:

"Art 478 - A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadorias será de quem lhe deu causa. (Decreto-lei n.º 37/66, artigo 39, § 1.º)" (Grifos meus)

Denota-se, assim, que o legislador sabiamente demonstrou sua preocupação em não atribuir responsabilidades aleatoriamente, ou seja, a qualquer um dos vários elementos que participam das diversas etapas dos transportes internacionais de carga, sem que ficasse claramente demonstrado o causador do dano (avaría ou extravio de mercadoria).

É na própria lei n.º 6.288, de 11/12/75, invocada pela Recorrente,

RECURSO Nº : 118.747
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725

que "Dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências", que encontramos, em seu art. 20, também esquecido pela Apelante, situações claras e precisas em que o transportador não pode receber a pecha de causador de dano ou extravio, para os efeitos do mencionado art. 478 do R.A., senão vejamos:

"Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada da 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;

II- cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III- ausência ou inadequação da embalagem;

IV- vício próprio da mercadoria;

V - manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias em container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentário em ordem;

VII- greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transportes, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso de energia nuclear."

Assim, em que pese os dispositivos da referida Lei não serem oponíveis à Fazenda Nacional para fixação do sujeito passivo da obrigação tributária, as hipóteses enfocadas no seu acima mencionado artigo 20 são, por lógica e coerência, denotativas de situações em que o transportador não tenha dado causa a avarias e extravios decorrentes.

Haverá alguma dúvida, à luz, exclusivamente, das legislações fiscal e aduaneira brasileira, de que o transportador não pode ser responsabilizado tributariamente, por falta e/ou avaria de mercadoria em decorrência: De erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário da mercadoria? Da ausência ou inadequabilidade da embalagem? De vício próprio da mercadoria? De manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container, executadas diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos? De estar a mercadoria em container que não esteja sob seu controle (Exemplo: já entregue

RECURSO Nº : 118.747
ACÓRDÃO Nº : 303-28.725

à entidade portuária - Depositária)? De greves, *lock-outs* ou dificuldades opostas aos serviços de transportes, de caráter parcial ou total, por qualquer causa, não envolvendo seus empregados ou prepostos? De explosões nucleares ou quaisquer acidentes decorrentes do uso de energia nuclear, não envolvendo suas atividades, seus empregados e prepostos?

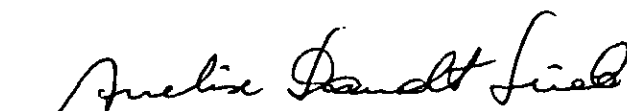
É evidente e de meridiana clareza que, independentemente do campo de incidência da lei, os fatores acima enumerados tornam-se excludentes da responsabilidade tributária do transportador, pois que caracterizam a *sal não participação* no evento que ocasionou a avaria ou extravio de mercadoria - **NÃO LHE DEU CAUSA**.

Ora, sendo certo que o transportador marítimo, aqui representado pelo seu Agente - responsável solidário - recebeu para embarque um cofre de carga (container), já devidamente estufado (consolidado) e lacrado pelo expedidor (exportador ou embarcador), fato atestado no Conhecimento de Transporte pelas cláusulas nele inseridas; se entrega no destino - Porto de Manaus - o mesmo Container, em perfeitas condições, sem ressalvas ou protestos de avarias, violações, etc torna-se, também evidente, que **NÃO DEU CAUSA** ao extravio de mercadoria de que se trata, apurada em conferência final de manifesto.

.....”

Concordando com o argumento acima exposto, conheço do recurso, que é tempestivo, e voto por dar-lhe provimento.

Sala das Sessões, em 23 de outubro de 1997


ANELISE DAUDT PRIETO - RELATORA