



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE

SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº 10283-000515/92-16

Sessão de 11 de novembro de 1992

ACORDÃO Nº _____

Recurso nº.: 114.923

Recorrente: WILSON SONS S.A. COMÉRCIO, INDÚSTRIA E AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO.

Recorrid IRF - PORTO DE MANAUS - AM

R E S O L U Ç Ã O Nº 302-0.629

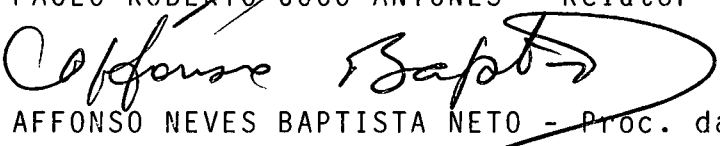
VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos,

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em converter o julgamento em diligência à Repartição de Origem, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília - DF, em 11 de novembro de 1992.


SÉRGIO DE CASTRO NEVES - Presidente


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator


AFFONSO NEVES BAPTISTA NETO - Proc. da Faz. Nacional

VISTO EM
SESSÃO DE: 18 FEV 1993

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros: José Sotero Telles de Menezes, Luis Carlos Viana de Vasconcelos, Elizabeth Emílio Moraes Chieregatto, Wladimir Clóvis Moreira e Ubaldo Campello Neto. Ausente, o Cons. Ricardo Luz de Barros Barreto.

MF - - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES - SEGUNDA CÂMARA.

RECURSO Nº. 114.923 -

RESOLUÇÃO: 302- 0.629.

RECORRENTE: WILSON SONS S/A. COMÉRCIO, INDÚSTRIA E AGÊNCIA DE NA
VEGAÇÃO.

RECORRIDA : IRF - PORTO DE MANAUS/AM.

RELATOR : CONS. PAULO ROBERTO CUÇO ANTUNES.

R E L A T Ó R I O

Em conferência final de manifesto levada a efeito pela IRF-Manaus/AM, foi apurada a falta de um volume contendo baterias marca Panasonic, transportado pelo navio PACIFIC MARU, aportado em 20.11.91, sob cobertura do Conhecimento de Embarque nº. ... 7350-15167, embarcado em Cristobal -Panamá.

O volume faltante estava acondicionado no CONTAINER nº TEXU-2803926, lacrado na origem com Selos nºs. 000123/MOL-01982, conforme indicado no Conhecimento original (fls. 42), do qual ' consta também as expressões "DICE CONTENER" ; "CONTAINER(S) LOAD AND COUNT BY SHIPPERS" e "PARTE DE CONTENEDOR".

Como responsável pela falta em questão foi apontada a ora Recorrente que intimada a prestar esclarecimentos a respeito, ainda na fase preparatória, respondeu que tal falta não consta ' do Mapa de Fechamento de Descarga da Portobras e que a falta foi relativa a desova de containers, descarregados devidamente lacrados e sem indícios de violação de seus dispositivos de segurança não havendo, assim, responsabilidade para o Transportador ou seu Agente.

Às fls. 06 encontra-se cópia do MAPA DE FECHAMENTO DE ' DESCARGA - SUPLEMENTAR - da Portobras, indicando a falta do volume mencionado.

Contra a Recorrente foi lavrado o Auto de Infração de fls. 07, indicando crédito tributário lançado pelo valor total de Cr\$132.984,00, abrangendo imposto de importação e multa do ' art. 106, II, "d" do D.L. nº 37/66 c/c o art. 521, II, "d" do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº. 91.030/85.



Procedida a regular Intimação, a Autuada apresentou Impugnação tempestiva, alegando tão somente que: "A falta mencionada acima foi referente a descarga do container TEXU 280392-6 (devidamente lacrado e sem indícios de violação de seus dispositivos de segurança) e, conforme cláusula no conhecimento de embarque - SHIPPER'S LOAD AND COUNT - ovado e conferido pelo embarcador na origem, concluímos que a responsabilidade não é do Transportador e/ou seu Agente".

A funcionária (AFTN) autuante ofereceu Contestação discordando dos argumentos da Impugnante e propondo a manutenção do Auto de Infração.

A Autoridade "a quo" proferiu Decisão (fls.51/53) julgando o LANÇAMENTO FISCAL PROCEDENTE, com a seguinte

"FUNDAMENTAÇÃO - Partindo-se da premissa que o dano ou avaria e o extravio serão apurados em processo, na forma e condições que prescrever o regulamento, cabe ao responsável, assim reconhecido pela autoridade aduaneira, indenizar a Fazenda Nacional do valor dos tributos que, conseqüentemente, deixarem de ser recolhidos (DL nº.37/66, art. 60, parágrafo único).

Deve-se ter em mente que, para efeitos fiscais, será considerada como entrada no território nacional a mercadoria constante de manifesto ou documento equivalente, cuja falta for apurada pela autoridade aduaneira (art. 86, parágrafo único do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº. 91.030/85).

Tendo em vista que o Conhecimento de Transporte acusa o recebimento de 231 volumes para entrega em Manaus e que, efetivamente, chegaram 230, conforme a disposição do Anexo I da Declaração de Importação nº 019552, de 03/12/91, infere-se a caracterização da responsabilidade da transportadora na forma da legislação discriminada no Auto de Infração.

Ressalte-se, pois, que é o transportador responsável pelas perdas e danos causados às mercadorias desde o seu recebimento até a entrega, baseando-se no art. 19 da Lei 6288/75. Além disso, a responsabilidade pelos tri-



butos apurados em relação à falta na descarga de volume' de mercadoria a granel é, também, do transportador, pelo fato que se pode concluir da análise do art. 478, § 1º, VI do Regulamento Aduaneiro.

Notório lembrar que, em decorrência da obrigação do transportador em receber e entregar a carga tal como se encontra discriminada no conhecimento de carga, cabe a precaução quanto à existência de falta, por ocasião do seu recebimento no exterior, sob pena de vir a se responsabilizar pelas eventuais divergências no desembarque.

Acrescente-se a isso que a existência do lacre se justifica, exclusivamente, pela necessidade de salvaguardar o interesse das pessoas implicadas no contexto "recebimen-to/transporte/entrega/guarda" da carga contra eventuais violações ou fraudes e consequente imputação de responsabilidade; fazendo-se mister, por questão de bom senso, que seja verificado se o lacre está intacto ou não em cada fase pela qual passa a unidade de carga."

Em tempo hábil recorre a Interessada a este Colegiado com base na mesma argumentação utilizada na Impugnação, porém mais detalhada, fazendo, inclusive, citação a Acórdãos deste Conselho envolvendo Containers sob condições "House to House" e "House to Pier" como reforço para sua tese.

Alega, em síntese, 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 assim sendo, verificado que seja um container, naquelas condições descarregou no porto de destino sem indícios de haverem sido violados seus dispositivos de segurança, ao mesmo tempo em que se apura diferença entre a quantidade de seu interior e a regularmente manifestada, a conclusão inequívoca somente pode ser a de que a falta não teria ocorrido durante a travessia marítima; que foi isso, certamente, o que ocorreu no caso de que se trata neste processo, não respondendo por tal falta o transportador marítimo representado pela Recorrente, na forma prevista no artigo



artigo 20 da Lei nº. 6.288 de 11.12.1975; que as indicações constantes dos Conhecimentos de Transporte, no que se refere a quantidade de volumes postos a bordo, bem como ao seu estado e conteúdo, gozam efetivamente de presunção da veracidade; que tal presunção, porém, não é de jure, mas sim, sem dúvida, de juris tantum, ou seja, pode ceder diante da prova ou evidência em contrário; que a inviolabilidade dos lacres ou dispositivos de segurança do container em questão, verificada na ocasião em que este foi descarregado, comprova, sem margens à dúvidas, que a quantidade embarcada não foi aquela que constou do conhecimento, daí porque cai por terra a presunção de veracidade decorrente deste documento; que no Conhecimento, expressamente se declara "shipper's load & count-said to contain", o que significa que a mercadoria foi carregada e contada pelo embarcador informando este tão somente o conteúdo do container; pede, finalmente, provimento para o Recurso, para fim de ser reconhecido que o transportador marítimo não pode ser responsabilizado pela falta apontada.

É o Relatório. -



RECURSO: 114.923.
RESOLUÇÃO: 302 - 0.629.

V O T O

Inicialmente acho por bem destacar que a Recorrente faz afirmações a respeito de declarações constantes do Conhecimento de Transporte que não são verdadeiras.

Em seu Recurso Voluntário, às fls. 57 dos autos, consta o seguinte:

"Acrescente-se, outrossim, o fato de que, no conhecimento, expressamente se declara "shipper's load & count - said to contain", o que significa que a mercadoria foi carregada....." (grifei)

Examinando o Conhecimento Marítimo acostado às fls. 42' dos autos fácil é de se verificar que as declarações expressamente constantes dos B/L são: "DICE CONTENER" e não "SAID TO CONTAIN" e "CONTAINER(S) LOAD AND COUNT BY SHIPPERS" e não "SHIPPER'S LOAD & COUNT", como afirma a Suplicante. (grifei).

Embora, na realidade, as expressões constantes do Conhecimento e as indicadas pela Suplicante tenham o mesmo significado, não pode Ela afirmar que do Conhecimento constem, expressamente, aquelas que indicou, por não expressar a verdade.

Recentemente fui relator de um outro processo, bastante semelhante, da mesma Interessada, no qual identifiquei afirmações incorretas da mesma natureza, ou seja, apontando expressões no Conhecimento de Transporte que não existiam.

Digo isto a fim de que a Suplicante, em casos futuros, seja mais cuidadosa na elaboração de suas Petições.

Quanto ao mérito, torna-se necessário o retorno do processo à Repartição Aduaneira de origem, em busca de maiores informações e subsídios que possam levar-me ao convencimento sobre a responsabilidade pelo crédito tributário em questão. Em que pe



sem as alegações da Autuada contidas na Impugnação de Lançamento de fls., de que o Container envolvido descarregou no porto de Manaus devidamente lacrado e sem indícios de violação de seus dispositivos de segurança, a Autoridade "a quo" nada informou a respeito em sua Decisão atacada, talvez por considerar irrelevante tal requisito para seu julgamento.

Não obstante, a meu juízo a situação de inviolabilidade do Container no momento da descarga e da desova é questão imprescindível para a definição da responsabilidade por falta de mercadoria estufada no mesmo e, conseqüentemente, para solução do presente litígio.

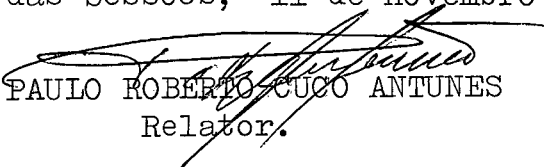
Diante disso, voto no sentido de que seja o julgamento convertido em diligência à IRF-Manaus/AM, para as seguintes providências:

- 1º) Informar se a fiscalização aduaneira esteve presente por ocasião da desconsolidação do Cofre de Carga e, em caso positivo, se pode dizer em que condições estava o Lacre de origem indicado no Conhecimento de Transporte;
 - 2º) Informar se a Depositária (Entidade Portuária local) lavrou Termo de Avaria relacionando o mesmo Container, quando da descarga e/ou da sua desova, em cumprimento ao disposto no art. 470 do Regulamento Aduaneiro e, em assim sendo, se cumpriu a mesma Depositária o disposto no § 2º deste artigo. Em caso positivo, juntar cópia(s) do(s) Termo(s) lavrada
 - 3º) Anexar aos autos cópias legíveis de outros documentos por ventura emitidos e relacionados ao assunto (Boletins de esvaziamento/desova, etc.), inclusive do MAPA DE FECHAMENTO DE DESCARGA DA PORTOBRAS, citado nos autos;
- 

08.
RECURSO: 114.923.
RESOLUÇÃO: 302-- 0.629.

Após tais providências, seja aberta vista dos autos à Recorrente e concedido-lhe prazo para se manifestar a respeito, se assim o desejar.

Sala das Sessões, 11 de novembro de 1992.


PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES
Relator.