



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

SEGUNDA CAMARA

RC

PROCESSO Nº 10283-000810/92.28

Sessão de 27 JUNHO de 1.99 5 **ACORDÃO Nº** 302-33.052

Recurso nº.: 114.951

Recorrente: WILSON SONS S.A - COMERCIO, INDUSTRIA E AGENCIA DE
NAVEGAÇÃO
Recorrid IRF - PORTO DE MANAUS - AM

FALTA DE MERCADORIA. CONTAINER. RESPONSABILIDADE - Extravio de carga transportada em Container unitizado pelo Exportador/Embarcador, sob cláusulas "SHIPPER'S LOAD, STOUW & COUNT", "SAID TO CONTAIN" e "DICE CONTENER", descarregado com lacre de origem intacto, sem qualquer ressalva (Termo de Avaria) pelo Depositário, não há como dizer-se que o Transportador Marítimo tenha dado causa a esse extravio. Consequentemente, impossível atribuir-se responsabilidade pelo crédito tributário decorrente ao mesmo Transportador. 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 ELIZABETH EMILIO DE MORAES CHIEREGATTO e OTACILIO DANTAS CARTAXO, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, 27 de junho de 1995.

Chieres
SERGIO DE GASTRO NEVES - PRESIDENTE e RELATOR

[Assinatura]
CLAUDIA REGINA GUSMAO - PROCURADORA DA FAZ. NAC.

VISTA EM

[Assinatura]
30 JAN 1996

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

MF-TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES - SEGUNDA CÂMARA.

PROCESSO Nº: 10283-000810/92-28

RECURSO Nº : 114.951

RECORRENTE : WILSON SONS S/A COMÉRCIO, INDÚSTRIA E AGENCIA DE
NAVEGAÇÃO.

RECORRIDA : IRF-PORTO DE MANAUS/AM

RELATOR : CONS. SÉRGIO DE CASTRO NEVES.

RELATÓRIO

Retorna o presente processo de diligência à repartição aduaneira de origem, determinada pela Resolução nº 302-0.639, de 13/11/92, desta Câmara, cujo Relatório e Voto adotado e lido nesta oportunidade (fls. 51/52).

Em atendimento à diligência supra limitou-se a fiscalização a juntar aos autos a Folha de Descarga de Container (fls. 55), contendo a descrição da quantidade de volumes descarregados (desconsolidados do Cofre de Carga).

Daquela documento consta a indicação de um Lacre com numeração 499576, diferente do indicado no Conhecimento, porém sem nenhuma informação sobre a origem de tal Lacre e quando teria sido colocado no Container.

Nenhum documento foi trazido aos autos que revele indícios de violação do referido Container por ocasião da descarga. Não houve a juntada de Termo de Avaria do Depositário nem de qualquer outro tipo de ressalva contemporânea à descarga.

Relatados os autos, passo a decidir:

VOTO

O Conhecimento de Transporte acostado às fls. 26 dos autos demonstra, inequivocamente, que a unidade de carga dada a transportar foi um Container, prefixo ITLU 697255-0, que "dizia conter" as mercadorias discriminadas, estofado pelo Exportador /Embarcador e entregue ao navio já devidamente lacrado com selo nº 3993.

São provas de tais condições as seguintes cláusulas colocadas no referido Conhecimento: "SHIPPER'S LOAD, STOW & CONT", "SAID TO CONTAIN" e "DICE CONTAINER".

Trata-se, sem dúvida alguma, de transporte de mercadoria "unitizada", cuja regulamentação está contemplada por lei específica.



Com efeito, a 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", assim estabelece sobre o assunto:

"Art. 2º - Para efeitos desta Lei, denominam-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 que atendam aos fins acima indicados e que venha a ser definidos em regulamento." (grifos meus)

"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". (grifei)

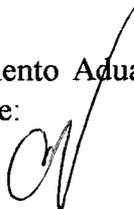
"Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente".

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

"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;"

O Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº. 91.030/95, estabelece, em seu art. 478. que:



"A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadorias será de quem lhe deu causa (Decreto-lei nº 37/66, artigo 60, parágrafo único)". (grifei)

O mesmo Regulamento, em seu art. 479, parágrafo único, determina:

"Art. 479 - O depositário responde por avaria ou falta de mercadoria sob sua custódia, assim como por danos causados em operação de carga ou descarga realizada por seus prepostos.

Parágrafo único - Presume-se a responsabilidade do depositário no caso de volumes recebidos sem ressalva ou protesto". (grifos meus)

Toda a legislação acima transcrita demonstra, claramente, que não é o transportador marítimo único responsável por qualquer dano, falta ou extravio em mercadorias transportadas unitizadas (em containers).

As cláusulas, como as que constam do Conhecimento de Transporte supra-mencionado, denotativas das condições "House to House", "House to Pier", "Pier to House" ou "Pier to Pier", não são, por si só, excludentes de responsabilidade do Transportador, mas são, evidentemente, indicativas das condições em que se realizaram a "unitização" e o transporte da carga.

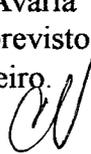
No presente caso está comprovado que a mercadoria foi unitizada (estofada) no Container pelo Exportador ou Embarcador na origem, que entregou a unidade de carga ao transportador marítimo já devidamente lacrada com o selo indicado no Conhecimento.

O Transportador recebeu o Container a bordo no porto de origem e o entregou no destino em perfeito estado, sem qualquer ressalva (Termo de Avaria), por parte do depositário (Porto), entendendo-se que o Lacre (Selo) de origem do Expedidor descarregou íntegro.

Ressalve-se que nos portos organizados, como é o caso de Manaus, o Container e a mercadoria não são entregues pelo Transportador diretamente ao Importador, mas sim à entidade portuária, que atua como Fiel Depositário até que ocorra a conferência e desembaraço da carga.

Assim sendo, a responsabilidade do Transportador cessa a partir do momento em que o Container/Carga é entregue a esse depositário, ao costado do navio, para efeitos do art. 10, parágrafo único, da Lei nº 6.288/75 (transcrição acima).

Daí a necessidade da lavratura de "Termo de Avaria" (ressalva) no momento da descarga (transferência da responsabilidade), como previsto no art. 18 da mesma Lei, e no art. 479 e parágrafo único do Regulamento Aduaneiro.



REC. 114.951.
AC. 302-33.052.

Se o Container foi recebido a bordo já estofado e lacrado pelo Expedidor (Exportador ou Embarcador) na origem e tendo descarregado em perfeito estado, com lacre de origem intacto, uma vez que não foi objeto de ressalva pelo Depositário (Porto), não há como se afirmar que o Transportador Marítimo tenha dado causa ao extravio posteriormente apurado.

Haverá a fiscalização, certamente, que buscar outro responsável por tal extravio, para efeito do art. 478 do Regulamento Aduaneiro.

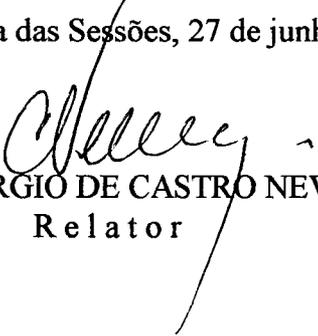
Pode-se presumir a responsabilidade do Depositário (Porto) se, no presente caso, quando da abertura do Container pela fiscalização o mesmo não possuía o lacre de origem indicado no Conhecimento, uma vez que nenhuma ressalva foi feita a esse respeito por ocasião da descarga.

De outro modo, se quando da desconsolidação ficou constatada a presença do lacre de origem, em perfeito estado - o que não ficou esclarecido nos autos -, o extravio é decorrente de erro ou negligência do exportador ou embarcador, como previsto no art. 20, inciso I, da Lei nº 6.288/75 (transcrição acima).

Por tal ocorrência e, conseqüentemente, pelos tributos devidos, deve responder, se for o caso, o próprio Importador que terá, certamente, a oportunidade de ressarcir-se dos prejuízos sofridos junto àqueles que deram causa ao evento.

Por todo o exposto, estando perfeitamente demonstrado, no caso dos autos, que a Aduana "não deu causa" ao extravio apurado e, ainda, de conformidade com as inúmeras decisões já proferidas por esta Câmara, bem como pela E.Câmara Superior de Recursos Fiscais, sobre a matéria, voto no sentido de dar provimento ao Recurso.

Sala das Sessões, 27 de junho de 1995.


SÉRGIO DE CASTRO NEVES
Relator