



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CÂMARA

lgl

Sessão de 20 novembro de 1991

ACORDÃO N.º

Recurso n.º : 114.057 - Processo nº 10283.002915/91-86  
Recorrente : WILSON SONS S.A. COMÉRCIO, INDÚSTRIA E AGÊNCIA DE NAVEGA-  
ÇÃO  
Recorrid : IRF - PORTO DE MANAUS - AM

R E S O L U Ç Ã O N.º 302-571

VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos,

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em converter o julgamento do processo em diligência à repartição de origem, vencidos os Cons. Ronaldo Lindimar José Marton, Elizabeth Emílio Moraes Chieregatto e José Alves da Fonseca, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Designado relator para redigir a resolução o Cons. Ubaldo Campello Neto.

Brasília-DF, em 20 de novembro de 1991.

*Jose Alves da Fonseca*  
JOSE ALVES DA FONSECA - Presidente

*Ubaldo C. Neto*  
UBALDO CAMPELLO NETO - Relator Designado

*Affonso Neves Baptista Neto*  
AFFONSO NEVES BAPTISTA NETO - Proc. da Faz. Nacional

VISTO EM  
SESSÃO DE: 30 JAN 1992

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros:  
JOSE SOTERO TELLES DE MENEZES, LUIS CARLOS VIANA DE VASCONCELOS e RI -  
CARDO LUZ DE BARROS BARRETO. Ausente o Cons. INALDO DE VASCONCELOS SOA  
RES.

MEFP - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES - SEGUNDA CÂMARA 02.  
RECURSO Nº 114.057 - RESOLUÇÃO Nº 302-571  
RECORRENTE: WILSON SONS S.A. COMÉRCIO, INDÚSTRIA E AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO -  
RECORRIDA : IRF - PORTO DE MANAUS - AM  
RELATORA : ELIZABETH EMÍLIO MORAES CHIEREGATTO  
RELATOR DESIGNADO: UBALDO CAMPELLO NETO

## RELATÓRIO

Trata-se da Conferência Final do Manifesto do Navio Gloria Peak, entrado no porto de Manaus em 20/06/90, na qual foi apurada a falta de 05 (cinco) volumes num total de 213 manifestados, na importação efetuada pela firma M J Pinto e Cia. Ltda., acobertada pela D.I. nº 9316/90 e pelo Conhecimento CRMN-0071. Foi responsabilizado pela falta o transportador .

Intimado a prestar esclarecimento, o agente marítimo do mesmo informou que, conforme informação constante no "Mapa de Fechamento de Descarga" da Portobrás, a referida falta foi relativa à desova do Container ICSU-3929050, descarregado com seus lacres originais intactos e sem indícios de violação de seus dispositivos de segurança , não podendo, portanto, o transportador ser responsabilizado pelo fato.

Conforme tradução do Manifesto às fls. 09 e 10, do Conhecimento CRMN-0071 constavam 213 cartões com peso de 2.950 Kg, acondicionados num container parcial, sendo que, em 26/02/91, consta a observação da falta de 05 volumes.

Na D.I. nº 009316, de 26/06/90 (fls. 13, verso), a autoridade fiscal informou que, por ocasião do desembarque, faltaram cinco (05) volumes que deveriam conter 200 fitas marca TDK, modelo T120HS, informação esta datada de 03/07/90. Nesta mesma data, o fiel depositário fez a mesma ressalva e os volumes efetivamente descarregados foram desembaraçados.

O Conhecimento de Transporte CRMN 0071, emitido pela Mitsui O.S.K. Lines Ltd informa que as mercadorias foram transportadas em parte do container nº ICSU-392905-0, com lacre nº 01335, num total de 213 volumes, sob o regime "Shippers load & count", com peso bruto de 2.950 Kg e volume de 7.121 m³.

Tendo sido autuada, a agência marítima representante do transportador impugnou tempestivamente a ação fiscal, alegando as mes-

mas razões levantadas na fase de esclarecimento.

A autoridade de primeira instância julgou a ação fiscal procedente, baseando-se nos seguintes argumentos:

- a) DL 37/66, art. 60, parágrafo único: o dano ou avaria e o extravio se não apurados em processo, na forma e condições que prescrever o regulamento, cabendo ao responsável, assim reconhecido pela autoridade aduaneira, indenizar a Fazenda Nacional do valor dos tributos que, conseqüentemente, deixarem de ser recolhidos;
- b) R.A., art. 36, parágrafo único: 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;
- c) o Conhecimento de Transporte acusa o recebimento de 213 volumes e desembarcaram apenas 208, conforme a disposição do anexo I da Declaração de Importação nº 009316, de 26/06/90;
- d) Lei nº 6188/75, art. 19: o transportador é responsável pelas perdas e danos causados à mercadoria desde o seu recebimento até a entrega;
- e) R.A., art. 478, § 1º, VI: é o transportador responsável pelos tributos apurados em relação à falta, na descarga, de volume ou mercadoria a granel, manifestados;
- f) tendo o transportador a obrigação de entregar a carga tal como se encontra discriminada no Conhecimento de Carga, cabe a ele a precaução quanto à existência de falta, por ocasião de seu recebimento no exterior, sob pena de vir a ser responsabilizado pelas eventuais divergências no desembarque;
- g) a existência do lacre se justifica pela necessidade de salvaguardar o interesse das pessoas implicadas no contexto "recebimento/transporte/entrega/guarda" da carga contra eventuais violações ou fraudes e conseqüente imputação de responsabilidades.

Inconformada, a autuada recorreu a este Egrégio Conselho, alegando que o referido container foi descarregado com seus dispositivos de segurança em perfeitas condições, com seus lacres intactos, sem qualquer indício de violação. Argumentou ainda que os containers transportados sob o regime "house to house" são "estufados" pelo exportador/embarcador, sob sua inteira responsabilidade, sendo entregues ao transportador marítimo devidamente lacrados. E que, descarregados no porto de destino com os lacres intactos, a única conclusão a que se po

de chegar é que a falta não ocorreu durante a travessia marítima.

Quanto à responsabilidade decorrente da emissão do conhecimento marítimo, argumentou que embora exista presunção de veracidade no que se refere à quantidade de volumes postos a bordo, seu estado é conteúdo, esta presunção não é de jure e sim, de **juris tantum**, podendo ceder diante de prova ou evidência em contrário.

No caso, a inviolabilidade dos lacres e dispositivos de segurança prova que a quantidade embarcada não foi aquela que constou do conhecimento.

Salientou ainda que a declaração aposta no conhecimento, "shippers load & count - said to contain", significa que a mercadoria foi carregada e contada pelo embarcador, informando este tão somente o conteúdo container.

Finalmente, anexou algumas ementas de acórdãos do Conselho de Contribuintes relativas a casos semelhantes em que a responsabilidade do transportador foi descaracterizada.

Solicitou que seja dado provimento ao recurso.

É o relatório.

V O T O

O conhecimento marítimo de fls. nos dá conta que o conteiner acondicionador dos volumes em litígio possuía condição "House to Pier", "Shippers Load, and count - Said to contain".

Contudo, não constam dos autos quaisquer referências em relação aos lacres de origem do cofre de carga, seus dispositivos de segurança no momento de sua descarga.

Em assim sendo, voto para que se converta o julgamento em diligência à origem para que a D. Repartição recorrida preste todas as informações necessárias sobre as condições de segurança do container em questão, juntando, se existir, o Termo de Avaria da descarga, bem como, cópia do contrato de transporte da mercadoria, evidenciando, assim, a condição "Said to Contain - Shippers Load and count".

Após o cumprimento da diligência, dê-se vistas à recorrente para que se pronuncie, querendo.

Eis o meu voto.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1991.

191

*Ubaldo C. Neto*  
UBALDO CAMPELLO NETO - Relator Designado