



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
CÂMARA SUPERIOR DE RECURSOS FISCAIS  
TERCEIRA TURMA

Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Recurso n.º : 302-118.256 - EMBARGOS DE DECLARAÇÃO  
Matéria : CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO  
Recorrente : FAZENDA NACIONAL  
Interessada : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A  
Recorrida : 2ª. CÂMARA DO 3º CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
Sessão de : 21 de fevereiro de 2005  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO – RE-RATIFICA-SE O ACÓRDÃO Nº CSRF/03-03.791 - FALTA DE MERCADORIA - CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO - Não se caracteriza a responsabilidade tributária do Transportador quando a falta/extravio de mercadoria, apurada em procedimento de conferência final de manifesto, tendo o transporte sido realizado em Containers, sob cláusulas SHIPPER'S LOAD/COUNT e SAID TO CONTAIN; HOUSE TO HOUSE, HOUSE TO PIER e equivalentes, desde que os Containers tenham sido descarregados com lacres (selos) de origem intactos, sem Termos de Avarias apontando a violação ocorrida a bordo do veículo transportador.

Embargos acolhido.

Vistos, relatados e discutidos os presentes embargos de declaração opostos pela FAZENDA NACIONAL.

ACORDAM os Membros da Terceira Turma da Câmara Superior de Recursos Fiscais, por unanimidade de votos, ACOLHER os embargos de declaração opostos, a fim de retificar a ementa e o voto vencedor do Acórdão nº CSRF 03-03.791, de 03/11/2003, e ratificar a decisão nele consubstanciada, nos termos do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

  
MANOEL ANTÔNIO GADELHA DIAS  
PRESIDENTE

  
NILTON LUIZ BARTOLI  
RELATOR

FORMALIZADO EM: 22 AGO 2005

Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

Participaram ainda, do presente julgamento, os Conselheiros: OTACÍLIO DANTAS CARTAXO, CARLOS HENRIQUE KLASER FILHO, HENRIQUE PRADO MEGDA, PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES, ANELISE DAUDT PRIETO e MÁRIO JUNQUEIRA FRANCO JÚNIOR.



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

Recurso n.º : 302-118.256  
Recorrente : FAZENDA NACIONAL  
Interessada : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A  
Recorrida : 2ª. CÂMARA DO 3º CONSELHO DE CONTRIBUINTES

## RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Especial, interposto pela Fazenda Nacional, o qual já fora objeto de decisão por esta Eg. Câmara, nos termos do Acórdão CSRF/03.03.791, juntado às fls. 156/167.

Tendo sido o mencionado Acórdão embargado pela Procuradoria da Fazenda Nacional, conforme Embargos de Declaração às fls. 170/172, tornam os autos a julgamento, nos termos dos Despachos de fls. 176/177.

A fim de ilustrar o presente julgamento, adoto o relatório de fls. 157, de lavra do ilustre conselheiro relator, à época, Dr. João Holanda Costa.

É o relatório.



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

## VOTO

Conselheiro NILTON LUIZ BARTOLI, Relator:

Como exposto pelo d. representante da Fazenda Nacional, o v. acórdão embargado encontra-se eivado de erro quanto à redação de sua ementa e voto vencedor.

Com efeito, da simples leitura do acórdão recorrido, nota-se que o mesmo não diz respeito à matéria tratada nos autos, pelo que, diante do erro material encontrado, imperioso se faz uma nova análise da matéria, bem como a desconsideração da redação que constou do mesmo.

Isto posto, tornam os autos a julgamento, a fim de que referido erro seja suplantado.

De plano, consigno que sobre a matéria que aqui se discute já existe farta jurisprudência firmada por esta Câmara Superior de Recursos Fiscais, sempre favorável à tese defendida pelo v. acórdão recorrido, o que se demonstra pelos inúmeros Acórdãos proferidos, dentre os quais menciono o de nºCSRF/03-02.238, cuja ementa se transcreve:

**“FALTA DE MERCADORIA IMPORTADA.** 1)Estando o transporte clausulado “House to Pier”, chegando o “container” intacto, não há como se atribuir a responsabilidade ao transportador”.

Destaque-se, de pronto, que não se questiona nesta instância a situação dos Containers envolvidos, as suas condições de transporte - “House to



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

House” e “House to Pier”, nem tampouco a inexistência de avarias, violação, etc. na descarga, mas principalmente a definição da questão da responsabilidade pela falta apurada em procedimento de Conferência Final de Manifesto.

Aliás, sobre o assunto também recentemente decidiu este Colegiado, acolhendo a tese ora trazida pelo contribuinte.

Por oportuno, reporto-me e adoto voto por mim proferido em vários Acórdãos, dentre os quais o que foi proferido no julgamento do Recurso nº RP/502-0.558, que transcrevo:

“A matéria não é nova nesta Câmara Superior. Ao contrário, sobre ela muito já se pesquisou, discutiu e decidiu, ensejando a formação de copiosa jurisprudência.

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

*"Conferência final de manifesto. Mercadoria transportada em "container" sob 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 cobre de carga já devidamente ovado e lacrado. Recurso de divergência conhecido e provido".*

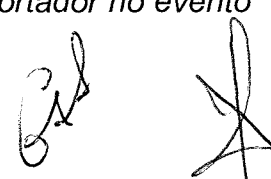
Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

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 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 outros 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."*



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

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, cuja Ementa se lê:

*“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”.*

Compulsando-se, ainda, os arquivos do Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes, constata-se que a mesma matéria foi exaustivamente examinada, discutida e julgada por todas as três Câmaras que a integram, sempre resultando em Decisões favoráveis à tese defendida pelos Contribuintes.

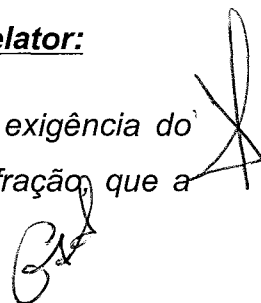
Destacamos, para ilustração, alguns dos inúmeros Acórdãos proferidos pelas Colendas Câmaras mencionadas, como se verifica:

**ACÓRDÃO N.º 303-23.467 - 3a. Câmara**

***EMENTA:*** Conferência final de manifesto - Falta de volume - Improcedente a exigência do crédito tributário visto que a transportadora entregou à Depositária a carga nas quantidades e condições por ela recebida." (Decisão unânime.)

**VOTO - Cons. Luiz Carlos Nogueira - Relator:**

*"Entendeu a autoridade singular, para a exigência do crédito tributário apontado no auto de infração, que a*



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

*recorrente teria a obrigação de entregar a mercadoria no destino nas condições de seu recebimento.*

*Alega a interessada ter recebido o container, já estufado pelos exportadores, devidamente lacrado e selado, desconhecendo o seu conteúdo total. Tal fato não foi refutado na decisão de primeira instância.*

*Se a recorrente recebeu o container lacrado e selado e tendo sido o mesmo recebido pela Depositária sem qualquer ressalva, entendo que a interessada cumpriu com sua obrigação, não podendo, assim, ser responsabilizada por qualquer falta que tenha sido apurada. No meu modo de ver, o que foi transportado pela recorrente, no caso em exame, foi o cofre de carga e não o que estava em seu interior, e o mesmo foi entregue nas quantidades e condições de seu recebimento.*

*Por outro lado, ao ser aberto o container, e constatada a falta, deveria ter sido lavrado o competente Termo de Avaria, que não foi feito."*

**ACÓRDÃO N.º 302-29.975 - 2a. 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

Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

*em que não ficou caracterizada a responsabilidade fiscal imputada à empresa transportadora por extravio de mercadoria nele estivada."*

**VOTO - Cons. Luiz Carlos Nogueira - Relator:**

*"A decisão recorrida admite ter sido o "container" descarregado sem qualquer avaria.*

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



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

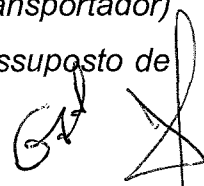
*Nestas condições e em conformidade com o entendimento que tem sido unânime desta Câmara, dou provimento ao recurso."*

### **ACÓRDÃO N.º 301-25.805 - 1a. CÂMARA**

**EMENTA:** *FALTA DE MERCADORIA estrangeira acondicionada em cofre de carga descarregado intacto, sem ressalva em Termo de Avaria e sob as cláusulas "house to house" e "house to pier". Caso em que não ficou caracterizada a responsabilidade do transportador pelo extravio da mercadoria nele contida. Recurso provido." (Decisão da maioria).*

### **VOTO - Cons. Hamilton de Sá Dantas - Relator:**

*"A matéria em julgamento nesta Câmara, embora aqui seja recente a sua incidência, em termos de apreciação, não o é, entretanto, na egrégia segunda Câmara deste mesmo Conselho e na Colenda Câmara Superior de Recursos Fiscais, que, em hipóteses como a presente nestes autos, entendem que nas importações em que constem cláusulas "Said to Contain", "House to House", "Shipper Load and Stowed Count", "House to Pier", quando o transporte se processou ao amparo de tais garantias, isto é, mercadorias estufadas pelo exportador e/ou expedidor, sem a participação do transportador, não há que se falar em responsabilidade deste último (transportador) pela falta ou avaria, ao fundamento ou pressuposto de*



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

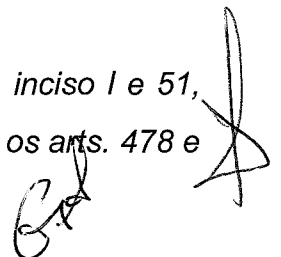
*que a mercadoria tida como faltante não foram efetivamente embarcadas na origem.*

*Em inúmeros julgados, aliás, a Segunda Câmara vem reiterando o entendimento de que, a falta de mercadoria estrangeira transportada em contêiner, com tais cláusulas, descarregado intacto, sem que tenha havido Termo de Avaria, inviabiliza a responsabilidade do transportador. Cito, como ilustração, dentre outros, os acórdãos de n.ºs 302-31.172, 302-31.167, 302-31.146, 302-31.044, 302-31.029, 302-31.047, 302-30.944 e 302-30.926.*

*Os arestos em tela tratam de contêiners descarregados com lacres, cadeados e equipamentos de segurança sem qualquer violação e, por conseqüência, responsabilidade do transportador, isso tudo após diligência feita às diversas repartições de origem para que informassem se houvera termos de avaria. Inexistentes, o Colegiado em questão excluiu toda e qualquer responsabilidade tributária do transportador.*

*Aqui, igualmente, a situação fática se repete, uma vez que não consta termo de avaria demonstrando qualquer violação no lacre, selo ou cadeado de segurança dos contêiners, o que, em essência, revela a integridade dos dispositivos de segurança daqueles cofres de carga.*

*Isto posto, com fundamento nos arts. 30, inciso I e 51, do Decreto n.º 80.145/77, cumulados com os arts. 478 e*



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

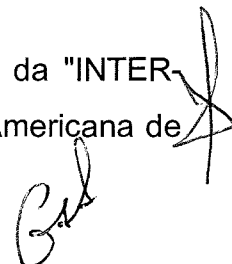
*480, §2º, do Decreto nº 91.030/85, e, considerando, ainda, que nesse sentido é o entendimento jurisprudencial da egrégia Segunda Câmara e da Câmara Superior de Recursos Fiscais, o que se coaduna com o meu modo de entender, dou, assim, integral provimento ao recurso voluntário da recorrente."*

Este, portanto, é o entendimento que vem norteando, ao longo de muitos anos, as Decisões da maioria dos integrantes das diversas Colendas Câmaras do Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes, bem como desta Câmara Superior de Recursos Fiscais, a respeito da matéria aqui sob exame.

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"; "Shippers 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 da operação 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, ratificando as respectivas Tarifas.

Tomamos, como paradigma, a Tarifa nº 4 (FMC. Nº 31) da "INTER-AMERICAN FREIGHT CONFERENCE - SECTION "C" (Conferência Inter-Americana de



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

Frete - Seção C), efetivada em 1º de fevereiro de 1988, página 98, onde encontramos o seguinte trecho (em idioma original), segundo impressão feita no Brasil:

RULES AND REGULATIONS SECTION

RULE 30 CONTAINER TRAFIC:(CONT ' D)

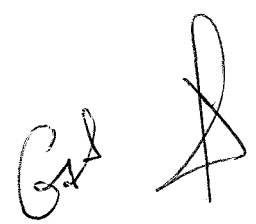
II - CONTAINERS OWNED OR RENTED BY THE CARRIERS

A - HOUSE TO HOUSE TRAFIC

1 - Container cargo to be packed by shipper, supplier, or their agent at their expense and unpacked by the importer, consignee, or their agente at their expense.

Shipper to furnish carrier when delivering a loaded and sealed container, a list of contentes in the container, showing description of de goods and the gross weight and measurement of de contentes thereof, and carrier will accept same as "shipper's load and count" and bill of lading shall be so cloused. The required list must be furnished to the carrier prior to issuance of the bill of lading but not later than one working day prior to the vessel's sailing from port of loading, otherwise the container will be freighted based upon the inside measurements of the container and will be treated with as provided in Rule 2f, 2h, Tule 4, 5 and 12 and all other applicable rules of this tariff, without reference to container freight rules."

O texto acima se traduz, livremente:

Two handwritten signatures in black ink, one appearing to be 'G.S.' and the other a stylized 'A'.

Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

## REGRAS E REGULACOES DA SECAO

### REGRA 30 TRÁFEGO DE CONTAINERS (CONT 'D)

#### II - CONTAINERS PRPRIOS OU ALUGADOS PELOS TRANSPORTADORES

##### A - TRÁFEGO CASA A CASA

1 - Container de carga para ser empacotado pelo exportador, representante ou seu agente a suas custas e desovado pelo importador, consignatário, ou seus agentes a suas custas.

O exportador fornece ao transportador quando liberado um carregamento e o container selado, uma lista do conteúdo do container, mostrando descrio das mercadorias e o peso bruto e as medidas que tem o conteúdo, e o transportador aceitar o mesmo como "embarcado por conta do exportador" e o bill of lading será então clausulado. A lista requerida deve ser fornecida ao transportador antes para emissão do bill of landing mas não mais tarde que o dia anterior de trabalho para saída do navio do porto de embarque, caso contrário o container será fretado baseado nas medidas interiores do container e será tratado como proporcionado nas Regras 2f, 2h, Regra 4, 5 e 12 e todas as outras aplicáveis regras dessa tarifa, sem referência a regras de frete para container."



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

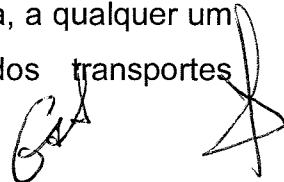
Tendo-se como exemplo essa modalidade - "house to house", que se traduz para "casa a casa", denota-se que a mercadoria é estufada ou consolidada no interior de um cofre de carga (Container) por conta e risco do expedidor ou exportador, em dependências próprias, sem qualquer participação do transportador, 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, Loday 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 elas 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 Dec. 91.030/85, que determina:

*"Art. 478 - A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria 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



Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

internacionais de carga, sem que ficasse claramente demonstrado o causador do dano (avaria ou extravio de mercadoria).

É na própria Lei nº 6.288, de 11/12/75, 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, 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 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;*

*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 documentação 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.*

Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

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.

Há 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 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 sua 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 entregue no destino o mesmo Container, em perfeitas

Processo n.º : 10711.000284/94-99  
Acórdão n.º : CSRF/03-04.249

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.

Duas, no caso, são as hipóteses que podem ter ocorrido no caso sob exame, a saber:

a) erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário:

Nesta situação, ou o exportador/embarcador estufaram o Container com menor quantidade de mercadoria ou o destinatário (importador) declarou mercadoria a maior. Deve, em qualquer das hipóteses, responder tributariamente o importador, que se haverá dos prejuízos junto ao seu exportador/expedidor.

b) estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador:

É o caso em que o Container tenha sido violado e subtraída a mercadoria após a descarga e entrega à entidade portuária - Depositária.

Diante de todo exposto, entendo por acertada a decisão recorrida, proferida pela Eg. 2ª. Câmara do 3º Conselho de Contribuintes, sendo, portanto, improcedente o Recurso Especial interposto pela Procuradoria da Fazenda Nacional.

Sala das Sessões – DF, em 21 de fevereiro de 2005.

  
NILTON LUIZ BARTOLI

