

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

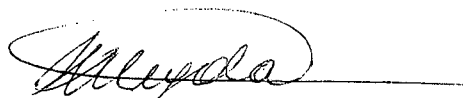
PROCESSO Nº : 10711.000284/94.99
SESSÃO DE : 17 de abril de 1998
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.877
RECURSO N.º : 118.256
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A
RECORRIDA : DRJ/RIO DE JANEIRO/RJ

R E S O L U Ç Ã O Nº 302-0-877

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, 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 17 de abril de 1998



HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente



UBALDO CAMPELLO NETO
Relator

05 JUN 1998

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, PAULO ROBERTO CUOCO ANTUNES e LUIS ANTONIO FLORA.

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral de Representação Extrajudicial
Da Fazenda Nacional
Em 05.06.98

LUCIANA CORTEZ RORIZ FONTES
Procuradora da Fazenda Nacional

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.256
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.877
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A
RECORRIDA : DRJ/RIO DE JANEIRO/RJ
RELATOR(A) : UBALDO CAMPELLO NETO

RELATÓRIO

Contra a empresa acima identificada foi lavrado o Auto de Infração nº 144/94 (fls. 30), acompanhado do Termo de Conferência Final de Manifesto (fls. 31/32) e do Demonstrativo de Classificação e Avaliação de Mercadorias em Falta ou com Acréscimo (fls. 33), ambos de nº 23/94, responsabilizando-a pela falta de 34 (trinta e quatro) cartões, contendo vinhos finos de mesa, ocorrida na descarga das mercadorias cobertas pelo conhecimento de Carga nº 13.153 (fls. 18), do porto de Livorno, e trazidas pelo navio "República Di Veneza", entrado no porto do Rio de Janeiro em 18/12/92, Manifesto nº 1.979/92.

A autuada impugnou o feito (fls. 40/41), instruindo sua defesa com os documentos de fls. 42/44, onde alega que:

a) a mercadoria foi recebida para transporte em container, sob a condição "House To Pier", ou seja, estufado pelos exportadores/embarcadores, entregues a bordo já devidamente lacrado;

b) de acordo com o conhecimento de transporte, a carga recebida para embarque foi "01 container 20 pés, "Said to contain" (dizendo conter)...", sendo o conteúdo do cofre de carga inteiramente desconhecido do transportador marítimo;

c) não houve, por parte da depositária (C.D.R.J. Arm. 37), qualquer ressalva com relação ao lacre a condição física do contêiner, quando da descarga;

d) cita em reforço à sua tese, o disposto no art. 30, item V, do Decreto nº 80.145/77;

A ação fiscal foi julgada procedente conforme decisão nº 275/96 da DRJ/RJ.

Inconformada, a empresa apresentou recurso a este Colegiado arguindo o seguinte:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.256
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.877

Mercadoria transportada em contêiner sob a condição "House To Pier" - Caso em que não pode ser atribuída responsabilidade ao transportador por faltas e avarias.

Demonstra a Suplicante que a ação fiscal em epígrafe é completamente **Improcedente**, pois que não ficou caracterizada a culpa do navio pela falta apurada.

É fato inconteste, no presente caso, que a mercadoria envolvida foi dada a transportador, cujo conhecimento de embarque declara, expressamente, que o exportador efetuou a estufagem por sua conta, o que se confirma pelas expressões indicativas:

"STC (Said To Contain)" ou dizendo Conter e
"Shippers Load, Stow & Count".

Está assim configurada a condição de transporte "House To Pier", objeto de convenção/acordo internacional, estabelecidos na respectiva Conferência de Fretes.

É descabida a tese do fiscal autuante de que caberia ao Transportador acompanhar, na origem, a unitização da carga a transportar. Tal posição comprova o completo desconhecimento do transporte marítimo internacional e a movimentação das unidades de carga até a sua efetiva entrega ao constado do navio.

Conforme já fartamente explanado, nos embarques com a condição "House" na origem, os contêineres vazios são, obrigatoriamente, colocados à disposição dos embarcadores, que efetuarão a estufagem/ovação, em seus depósitos/fábricas, sem qualquer envolvimento do transportador.

Assim, o Transportador Marítimo já recebe o container devidamente ovado e lacrado pelo embarcador, desconhecendo, por completo, o seu conteúdo (quantidade, espécie e condições da carga). Daí o porque da cláusula "STC" (Said to contain).

Se o mesmo Transportador entrega o container, no porto de destino, em perfeitas condições, devidamente lacrado, sem ressalvas por parte da depositária, é evidente que não pode ser responsabilizado por faltas que venham a ser apuradas por ocasião da desova,

Ainda no entender do I. Fiscal Autuante, a condição de transporte "House To Pier" refere-se à uma "convenção particular", que não pode ser oposta à Fazenda Pública, com o fim de alterar a definição legal do sujeito passivo da obrigação tributária (art. 123 do C.T.N.).

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.256
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.877

Tais condições fazem parte de Acordos Internacionais, firmados nas respectivas **Conferências de Fretes**, que devem ser obedecidos por todos os membros (Transportadores), que cumprem determinadas linhas de navegação, sendo ratificados pelos países envolvidos.

O Procurador da Fazenda Nacional apresentou contra-razões se reportando à decisão monocrática.

É o relatório.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.256
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.877

VOTO

Não há nos autos nenhum documento (Termo de Avaria, etc.), contemporâneo à data da descarga (18/12/92), apontando qualquer irregularidade com o Contêiner ou seu lacre. Também não existe nenhum documento contendo informações sobre a desconsolidação, quando e onde aconteceu e qual o estado do Contêiner na ocasião.

Assim proponho diligência à Repartição de Origem para:

1. informar se foi lavrado Termo de Avaria por ocasião da descarga do Contêiner no porto do Rio de Janeiro e se foi cumprida a determinação contida no § 2º, do art. 470, do Regulamento Aduaneiro. Em caso positivo, juntar cópia legível do Termo de Avaria e outros documentos contemporâneos à descarga do Contêiner no porto do Rio de Janeiro;
2. informar quando e onde ocorreu a desconsolidação do Contêiner e se, na ocasião, foi lavrado algum Termo sobre as condições do Cofre de Carga-indícios de avaria, violação, etc.
3. Após a conclusão, abrir vista dos autos às partes para, querendo, pronunciarem-se a respeito das novas informações e documentos trazidos aos autos.

Eis o meu voto.

Sala das Sessões, em 17 de abril de 1998


UBALDO CAMPELLO NETO - Relator