



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE

lgl

PROCESSO N° 10845.005447/91-16

Sessão de 04 de junho de 1.992 ACORDÃO N°

Recurso n°: 114.594

Recorrente: COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - CODESP

Recorrid DRF - SANTOS - SP

R E S O L U Ç Ã O Nº 302-610

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 em diligência à Repartição de Origem, vencidos os cons. José Sotero Telles de Menezes e Ricardo Luz de Barros Barreto, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 04 de junho de 1992.

Ubaldo b. Neto
UBALDO CAMPELLO NETO - Presidente em exercício

elizabethe

ELIZABETH EMÍLIO MORAES CHIEREGATTO - Relatora

Affonso Neves Baptista Neto
AFFONSO NEVES BAPTISTA NETO - Procurador da Faz. Nac.

VISTO EM
SESSÃO DE: 09 OUT 1992

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros:
WLADEMIR CLOVIS MOREIRA e JOÃO BOSCO DE SOUZA (Suplente).
Ausentes os Cons. SÉRGIO DE CASTRO NEVES, LUIS CARLOS VIANA DE VASCONCELOS e INALDO DE VASCONCELOS SOARES.

MEFF - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE - SEGUNDA CÂMARA
RECURSO N.º 114.594 - RESOLUÇÃO N.º 302-610
RECORRENTE: COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - CODESP
RECORRIDA: DRF - SANTOS - SP
RELATORA: ELIZABETH EMILIO MORAES CHIEREGATTO

R E L A T Ó R I O

A Indústria e Comércio de Matérias-Primas Ika Ltda. requereu, em 22/07/91, Vistoria Aduaneira da mercadoria coberta pelo Conhecimento Marítimo SGZ 04002, emitido pela transportadora NEDLLOYD e pela G.I. n.º 18-91/29102-3 e pelo Manifesto n.º 1446/91.

A mercadoria, especificada como 5 Pallets contendo 425 caixas com queijo fundido estava acondicionada no container KNLU 270931-5, lacre n.º 1167272, container parcial, transportado pelo navio Cap. Trafalgar, entrado no porto de Santos em 12/07/91 (peso bruto manifestado 2637 kg; peso líquido de 2.261,56 kg).

Cláusula de transporte LCL/LCL, ou seja, "pier to pier".

A mercadoria foi importada com recolhimento integral de tributos.

Constam dos autos que, em 19/07/91, o representante do importador enviou correspondência à CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo) e à Martinelle Agência Marítima Ltda. solicitando informações referentes às providências tomadas em relação ao referido container, quando e após sua descarga, no sentido de o mesmo estar ligado a tomadas elétricas, face a seu conteúdo, em ambos os momentos, até o desembarque da mercadoria.

Segundo a Agência Marítima, o container não veio ligado a bordo do navio, e, somente na data de 19/07/91, foi esta providência tomada, no sentido de manter a temperatura necessária à conservação do produto. Em correspondência às fls. 31, a referida Agência informou que esta exigência não constava no B/L Original não tendo sido comunicada nem pelo importador nem pelo embarcador, o que a desresponsabilizava de possíveis avarias.

No Termo de Avaria da CODESP o referido container foi anotado como amassado e enferrujado, com peso apurado de 5885 kg.

Em 06/08/91 foi solicitado, pela repartição aduaneira, laudo pericial por técnico credenciado, referente à mercadoria a ser submetida à Vistoria Aduaneira. O resultado do citado laudo foi que, vistoriados 5 pallets contendo 423 caixas de queijo fundido, destinado ao consumo, não foi verificado nenhum tipo de avaria (Laudo SETCED n.º 781/91 - fls. 28).

Foram juntados aos autos Certificados Oficiais de Análise, emitidos pelo Ministério da Agricultura, confirmando o laudo técnico (Laudo n.º 0461/91).

Em 13/08/91 foi realizada a Vistoria Aduaneira, tendo sido apurado o extravio de 02 (duas) caixas de queijo fundido.

Ressaltou-se, ainda, que a mercadoria foi transportada, junto com outras, no container KNLU-270.931, lacre 1167272, o qual não foi encontrado pela Comissão de Vistoria, estando o cofre de carga com os lacres WSA 020542 e 011148, ambos abertos e o lacre

Educa

plástico PADIMA n. 001247, este último fechado.

Foi também informado que o referido container foi desovado e posteriormente frigorificado e que, por ocasião da Vistoria Aduaneira, foram colocados os lacres da DRF ns. 0159218 e 0159385.

Pela falta apurada foi responsabilizado o depositário, através do Termo de Avaria n. 133/91.

Intimada a recolher o crédito tributário de Cr\$ 12.598,55 (Cr\$ 8.399,03 correspondente ao I.I. e Cr\$ 4.199,52 referente à multa) através da Notificação de Lançamento n. 087/91, com ciência em 13/09/91, a autuada efetuou o depósito da importância exigida e impugnou tempestivamente a ação fiscal, com as seguintes alegações:

a) no ato da descarga do container, a Administração do Porto lavrou o competente Termo de Avaria n. 48711, em cumprimento à legislação vigente, ressalvando, assim, sua responsabilidade por eventual constatação de irregularidades. Neste termo o container constou como "amassado e enferrujado", constatando-se que o lacre de origem n. 1167272 estava intacto;

b) a Vistoria Oficial foi requerida pelo fato das mercadorias em questão estarem acondicionadas no citado container acompanhadas de outras mercadorias "secas", sendo que as primeiras necessitavam estar em container refrigerado (o cofre de carga em questão não possui unidade frigorífica integrada);

c) de posse da "Relação de Containers", na qual apenas constava como conteúdo do container KNLU-270931-5, lacre n. 1167272, peças para compressores, consignadas com as marcas "ABC Diadema", foi dado início à operação de esvaziamento (fls. 54);

d) por falta de instruções, quer do importador, quer do transportador marítimo, somente foram retirados do cofre de carga as peças para compressores indicadas na relação, ficando os cinco estrados com queijo dentro do container, aguardando instruções, sem terem sido movimentados;

e) sete dias decorreram sem que o container recebesse refrigeração;

f) o transportador marítimo alugou um acessório denominado "clip on" e instalou-o, para refrigeração da carga;

g) a despeito destes fatos, a Comissão de Vistoria nada constatou com referência a possíveis avarias, tendo apenas apurado o extravio de 2 caixas com queijos;

h) este extravio não foi ressalvado no Termo de Avaria por não ter havido movimentação da carga vistoriada;

i) o fato dos lacres terem sido encontrados rompidos tem como explicação as duas aberturas que ocorreram antes da Vistoria Aduaneira: uma para atender instruções do transportador marítimo para a retirada das peças de compressores; outra para atender ao Ministério da Agricultura, devidamente autorizada pela DRF;

j) por ocasião da abertura para o esvaziamento parcial, esta operação foi realizada sob ordem e assistência do transportador marítimo, o qual deveria ter relacrado o referido container;

k) quando da segunda abertura para retirada de amostras, contra recibo, pelo Ministério da Agricultura, caberia a este, à DRF ou ao importador a aposição de novos lacres;

l) a responsabilidade pelo extravio não pode, portanto, ser atribuída à administração portuária;

m) solicitou que a ação fiscal seja considerada improcedente.

GUERRA

Na informação fiscal, o autor do feito opinou pela manutenção da Notificação de Lançamento com os valores originais nela contidos.

A autoridade de primeira instância julgou a ação fiscal procedente, impondo à autuada o recolhimento do crédito tributário original, com os valores acrescidos dos encargos legais cabíveis.

Tempestivamente, a depositária recorreu a este Egrégio Conselho, insistindo em suas razões da fase impugnatória.

E o relatório.

Enunciado

V O T O

O recurso em pauta, quanto ao mérito, resume-se na identificação de quem poderia ser responsabilizado pela falta apurada em ato de Vistoria Aduaneira, face à relacração do container KNLU 270931-5, nos dois momentos em que o mesmo foi aberto.

Deve ser salientado que o citado container foi descarregado com seus lacres de origem intactos, conforme informação da própria depositária e que, no momento da vistoria, foi verificada a existência de dois lacres, ns. WSA 020542 e WSA 011148, ambos da NEDLLOYD (transportadora), abertos, e de um lacre de plástico PADIMA n. 001247, este último fechado e, portanto, rompido pela fiscalização no ato de Vistoria Aduaneira.

A "Relação de Containers" anexada aos autos é utilizada para que fosse iniciada a operação de esvaziamento no Armazém TC-1 está firmada (assinada) pela firma Hamburg Sud Agências Marítimas Ltda., estranha aos autos. Esta relação não pode ser considerada como oficial, não se sobrepondo nem ao Conhecimento Marítimo SSZ 04002, nem ao Manifesto de Carga n. 1146/91.

Dispõe a Lei n. 6288/75, em seu artigo 10, parágrafo único, que "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".

Embora, pessoalmente, eu não considere as cláusulas de transporte como excludentes de responsabilidade em relação ao extravio de mercadorias, cabe lembrar que, no caso, a mercadoria foi transportada sob aquela designada "pier to pier" (LCL/LCL), segundo a qual tanto a estufagem quanto o esvaziamento do container são realizados pelo transportador.

A própria recorrente alega que, em ambas as vezes em que o container foi aberto, o transportador estava presente. A Comissão de Vistoria ressaltou, no respectivo Termo, que foram encontrados no cofre de Carga dois lacres de transportadora, rompidos. Não teriam sido estes os lacres apostos pelo citado transportador quando das duas aberturas do container, face à cláusula LCL/LCL? Tendo a depositária rompido o lacre de origem, não deveria ter relacrado ou solicitado à repartição aduaneira a relacração do container, face à verificação de que outra mercadoria nele estava acondicionada?

Ainda no Termo de Vistoria consta a informação de que o cofre de carga estava lacrado com o lacre plástico PADIMA n. 001247 e que após a Vistoria, foi o mesmo lacrado com lacres da repartição aduaneira.

O art. 70 e seu parágrafo 1º, do Regulamento Aduaneiro determinam que, verbis:

"Art. 70: A mercadoria descarregada será relacionada em folha de controle de carga, que será firmada pelo agente do

EMLCA

veículo e pelo depositário, e visada pela fiscalização.

Parágrafo 1º: "uma vez descarregada a mercadoria e à vista da folha de controle de carga, será ela entregue ao depositário que a recolherá, sob sua custódia, em armazém ou área alfandegada".

No caso, o container não pode ser considerado como mercadoria e sim como parte ou acessório do veículo transportador.

Contudo, sua guarda no Armazém TC-1 ficou sob a responsabilidade do depositário.

Surge a dúvida de quem teria aposto no cofre de carga o lacre de plástico rompido no ato de vistoria aduaneira.

Em consequência, voto no sentido de que o processo retorne em diligência à repartição de origem para que sejam esclarecidos os seguintes itens e anexados os documentos necessários:

- a) Em que momento foi aposto o lacre n. WSA 020542 e quem o colocou?
- b) Em que momento foi o mesmo rompido e por quem?
- c) Em que momento foi aposto o lacre WSA 011148 e quem o colocou?
- d) Em que momento foi este segundo lacre rompido e por quem?
- e) Em que momento foi aposto o lacre PADIMA n. 001247 e quem o colocou?
- f) Em que momento foi o mesmo rompido e por quem?
- g) Outras informações que possam ser consideradas relevantes.

Sala das Sessões, em 04 de junho de 1992.

Elizabeth Chiaregatto

ELIZABETH EMILIO MORAES CHIAREGATTO - Relatora

lgl