



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128.000052/96-72
SESSÃO DE : 21 de maio de 1999
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980
RECURSO Nº : 118.846
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
(REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO.)
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

CONTAINER TRANSPORTADO SOB CONDIÇÕES "HOUSE TO HOUSE" E ASSEMBELHADAS. Comprovada a descarga do Container, no porto de destino, sem qualquer indício de violação ou diferença de peso, com lacre de origem intacto, não há como se apontar responsabilidade do transportador por extravio que não tenha dado causa. A não pesagem do volume (Container) no ato da descarga do veículo transportador (marítimo) para o porto, configura a sua descarga com o peso declarado no Conhecimento

Precedentes do Conselho.

RECURSO PROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. A Conselheira Elizabeth Emílio de Moraes Chieregatto, votou pela conclusão.

Brasília-DF, em 21 de maio de 1999

HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente

ELIZABETH MARIA VIOLATTO
Relatora

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral de Representação Extrajudicial

Em 21/05/99

LUCIANA CCF DE FORTES LENTES
Procuradora da Fazenda Nacional

07 OUT 1999

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: UBALDO CAMPELLO NETO, PAULO ROBERTO CUOCO ANTUNES, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, LUIS ANTONIO FLORA e HÉLIO FERNANDO RODRIGUES SILVA.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
(REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO.)
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : ELIZABETH MARIA VIOLATTO

RELATÓRIO

Tratando-se de retorno de diligência adoto o relatório que integra a Resolução nº 302-0.869, o qual passo a transcrever, juntamente com o voto proferido naquele julgamento.

“A empresa recorrente, INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA, REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO, não se conformando com a decisão proferida, interpõe, tempestivamente, o presente recurso, por não se conformar em ser responsabilizada por falta, apurada em contêiner transportado sob a cláusula “house to house” e descarregado com lacres de origem intactos, decorrente de diferença de peso manifestado e o efetivamente descarregado.

Lavrado o termo de vistoria aduaneira e, tempestivamente impugnado, aos seguintes fundamentos:

- 1- o contêiner em questão foi descarregado do navio com seus lacres intactos, conforme o termo 227/95, às folhas 02, que declara não haver indícios externos de violação;
- 2- o transporte em questão é da modalidade “house to house” e, sendo assim, a unidade (contêiner) foi estufada, contada, pesada e lacrada pelo exportador, não tendo o transportador marítimo, em momento algum, participado destas operações.
- 3- que o exportador consolidou as mercadorias com peso menor, tratando-se, conseqüentemente, de um caso típico de erro ou negligência do exportador;
- 4- conforme o artigo 30 do Decreto 80.145/77, que regulamenta a Lei 6.288/75 sobre a unitização, movimentação e transporte, a transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas e danos às mercadorias quando houver erro ou negligência do exportador; .



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

5- o Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento e tem acórdãos no sentido de exonerar a responsabilidade do transportador no caso de contêineres vindos com a cláusula "Said to contain/house to house", desde que estejam com o lacre de origem intacto;

6- o transportador não pode ser responsabilizado por erros/negligência do exportador.

O d. julgador "a quo", ao julgar a exigência fiscal procedente, fundamentou-se como abaixo transcrito:

"Em um transporte na modalidade "House to House", em que o contêiner é estufado, contado, pesado e lacrado pelo exportador, o transportador presume que a carga que está dentro do contêiner corresponde ao informado.

Nestes casos não há como um mero transportador certificar-se de que o contêiner que está transportando possui a mercadoria manifestada ou qualquer outra coisa no lugar; visto que tal contêiner já chega ao local do embarque lacrado.

Entretanto, o seu peso pode e deve ser conferido no momento em que o transportador embarca a mercadoria.

Analisemos uma situação.

O transportador desembarca um contêiner com a cláusula "Said to contain". Tal contêiner foi pesado, está de acordo com o peso manifestado e possui os lacres de origem intactos. Se em ato de conferência física, a autoridade aduaneira verificar falta de mercadoria, tal falta não pode ser imputada à transportadora, pois esta não é responsável pelo que a exportadora enviou dentro do contêiner, uma vez que não pode conferir.

Já, a partir do momento em que tal contêiner foi descarregado e seu peso é diferente do que foi manifestado pelo próprio transportador, a situação toma um rumo diferente.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

Compreende-se que o transportador não possa ter contato com o interior do contêiner que está transportando, tendo em vista que este foi lacrado pelo exportador. Assim o transportador fica impossibilitado de saber com que mercadoria foi estufado tal contêiner. Entretanto, o transportador pode e deve pesar o contêiner para emitir o BL respectivo, e assim o fez a transportadora em questão, conforme folhas 21.

Na descarga, o contêiner foi pesado ao chegar ao TRA Deicmar, ressaltando-se que estava com os lacres intactos, e foi verificado que este pesava 7.090 kg, conforme o TVA às folhas 03. Assim sendo, foi apurada uma diferença de 44,5% do peso manifestado.

Tal fato fica comprovado pelo termo de avaria lavrado posteriormente que apurou a falta de 128 equipamentos, cerca de 40% dos volumes declarados.

O fato de o contêiner ter sido descarregado com os seus lacres intactos, induz a uma presunção de que a mercadoria foi entregue nas mesmas condições em que foi recebida. Entretanto, trata-se de uma presunção relativa, presunção esta, que admite prova em contrário.

Tal presunção deixa de ser verdadeira no momento em que se analisa o BL nº KEST0001, documento que faz prova de posse ou propriedade de 8.640 kg da mercadoria que está dentro do contêiner lacrado sob a cláusula "House to House/Said to Contain".

O BL supramencionado afirma que o contêiner lacrado sob a cláusula antes referenciada, foi embarcado pesando 8.640 kg. Tal afirmação é da própria transportadora.

Que esta não tenha certeza do conteúdo do contêiner é perfeitamente compreensível, mas, não conferir o peso do que está sendo entregue é algo bem diferente. A conferência do peso de um contêiner é matéria que implica em segurança do próprio navio, na medida em que este possui um limite para a quantidade de carga a ser transportada.

A empresa, cuja razão básica de existência é prestar serviços de transporte, embarcou o contêiner com o peso informado pelo exportador. Vem agora, em sua defesa, alegar que houve erro ou

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

negligência do exportador. Mas não teve o cuidado de, antes de carregar o navio, pesar o contêiner, ou então, o pesou, encontrando o mesmo valor informado pelo exportador.

O transportador deveria, em caso de ter apurado diferença de peso (que foi de aproximadamente 44,5%), fazer uma ressalva no BL de que o contêiner sob cláusula "House to House", estava sendo entregue com diferença de peso, fato que era passível de realização por parte do transportador.

Além disso, o lacre de origem não é confeccionado e utilizado com as mesmas garantias e segurança dos lacres utilizados pela fiscalização, que são confeccionados com numeração sequencial e controlados um a um pelas repartições aduaneiras. Um lacre confeccionado e utilizado pelo exportador não se sujeita a estas cautelas, e pode perfeitamente ser rompido e substituído por outro semelhante.

Assim, um lacre de origem intacto faz presumir que o transportador não deu causa ao desvio de carga, se do conjunto das demais circunstâncias, puder ser tirada esta conclusão. Uma diferença de peso, no entanto, relativa a recibo emitido pelo próprio transportador, tem maior valor probante que a existência de um lacre, que poderia ter sido substituído. Afinal, um lacre de origem não é suficiente para descaracterizar uma declaração por escrito de ter o transportador recebido determinado peso para transporte.

Atribuir a falta de mercadorias a erro ou negligência do exportador não exime o transportador da responsabilidade que lhe foi imputada, pois a falta ou negligência não está comprovada. Por outro lado, há a prova documental no processo (o BL às folhas 21) de que o transportador recebeu 8.640 kg e só descarregou 4.790 kg.

A decisão proferida, objeto do presente recurso, foi assim ementada:

VISTORIA ADUANERIA - Falta apurada em contêiner de origem intacto e com cláusula "House to House". Responsabilizado o transportador na medida em que houve diferença de peso entre o BL emitido no embarque e o verificado no desembarque.

O contribuinte, não conformando com a decisão acima referida, interpôs o recurso de fls., no qual requer seja ao mesmo dado



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

provimento para ver afastada a exigência tributária, reiterando os argumentos da fase impugnatória e acrescentando que a mercadoria foi recebida sem ressalvas e com o lacre intacto; que o transporte foi contratado com a cláusula "House to House"; que o exportador consolidou quantidade menor de carga, tratando-se de erro/negligência do exportador, hipótese esta prevista no art. 30 do Decreto 80.145/77, que regulamentou a Lei 6.288/75, isentando o transportador marítimo em situações como a presente.

Em contra-arrazoado a Procuradoria da Fazenda Nacional, pugna pelo improvimento do recurso, nos termos da decisão recorrida.

É o relatório.

VOTO

Em sessão realizada no dia 19 de fevereiro, p.p. esta Câmara julgou o Recurso 118.843 (11128.001667/96-52), relatora a Conselheira Elizabeth Emílio de Moraes Chieriegatto, na qual foi convertido o julgamento em diligência a repartição de origem para que fosse providenciada a juntada da guia de movimentação de contêiner e minuta de descarga e vistoria, emitida pelo TRA Deicmar.

Desta forma, na esteira da diligência determinada e acima referida, entendo, por ausentes nos presentes autos a mesma documentação, ser necessária a conversão do presente feito em diligência, ao fito de se proceder a juntada dos documentos suso apontados.

Realizada a diligência proposta, foram inseridos nos autos os documentos de fls. 85 e 86, os quais atendem o solicitado por esta Câmara.

É o relatório 

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

VOTO

Ressalvados os dados específicos de cada processo, tais como numeração de folhas, datas, quantitativos, etc, o litígio ora sob exame versa sobre matéria idêntica à que fora objeto do Recurso 118.848, julgado em sessão de 19/02/98, nos termos do Ac. 302-33.689 cujo voto, proferido pelo Ilustre Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, adoto integralmente, transcrevendo-o a seguir:

“Pelo Relatório ora oferecido e demais informações e documentos constantes dos autos, estamos diante da seguinte situação fática:

1. O Transportador Marítimo, representado pela Agência Marítima ora Recorrente, transportou um Container, sob condições “House to House”, o que é designado pela sigla equivalente “FCU/FCL”, sob cláusula no Conhecimento “SHIPPER STOW LOAD AND COUNT”, dizendo conter mercadorias constantes de 344 cartões pesando 4.751,66 kg líquidos (NET);
2. É fato inconteste, não desconhecido tanto pela fiscalização quanto pela autoridade julgadora de primeira instância, que dito Container descarregou no porto de destino (Santos), sem qualquer indício de avaria e/ou violação, não tendo sido objeto da lavratura de Termo de Avaria pela CODESP.
3. A Guia de Movimentação de Container (GMCI), de nº 095456-1, acostada por cópia às fl. 48, informa os dados da origem, dentre os quais a identificação do Container, o peso consignado da ordem de 10.095 kg. brutos, o nº do Lacre e o local de destino - TRA IV - DEICMAR.
4. Informa também a mesma GMCI que o Container estava com os seguintes indícios de avarias: amassado, arranhado, enferrujado e remendado.
5. Não há, naquele documento, qualquer informação a respeito da diferença de peso, o que demonstra que o Container não foi pesado quando de sua remoção do porto (Cia Docas), para o referido Terminal da DEICMAR.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

6. Consta, do mesmo documento, uma averbação feita por máquina eletrônica, da CODESP, datada do dia 27/01/96, intitulada de TERMO DE CONFERÊNCIA, com a seguinte ressalva datilografada: **“Deixaram de assinar o presente Termo os representantes da Fiscalização Aduaneira e do armador, que não se fizeram presentes ao ato”**.

7. Às fls. 42 e 44 são encontradas cópias de Termo de Avaria nº 397/98, de emissão da DEICMAR S/A - TRA - IV, descrevendo os mesmos indícios de avarias, a acusando os seguintes pesos:

Líquido Declarado: 6,295 - Bruto Verificado: 7.720,000

8. Esse Termo foi emitido no dia 09/02/96, contendo apenas a assinatura de empregado do TRA- IV, constando a mesma ressalva de que deixaram de assinar tal documento os representantes da fiscalização e do Armador, que não se fizeram presentes ao ato.

9. Voltando-se à GMCI mencionada (fls. 48), há informação de que o container descarregou no porto (CODESP) no dia 27/01/96 e que a sua saída, da mesma CODESP, para o TRA - DEICMAR, ocorreu **no mesmo dia**, não tendo sido ressaltada, no referido documento, qualquer divergência de peso.

10. Como já informado anteriormente, o Termo de Avaria (fls. 42 e 44), emitido pelo TRA - IV DEICMAR, está datado do dia 09/02/96, ou seja, cerca de 13 (treze) dias após a saída do Container das dependências portuárias, além de não conter qualquer outra assinatura além da empregada do referido Terminal.

11. Efetivamente, não consta nenhum registro em documento de descarga, quer da entidade portuária (CODESP), quer da segunda depositária (TRA-IV DEICMAR), ressaltando violação do Cofre de Carga ou divergência de peso em relação ao manifestado.

12. A própria Comissão Vistoriadora atesta, no Termo de Vistoria (fls. 44/45), que o Depositário não fez ressalva ou protesto no documento de entrada, não lavrou Termo de Avaria e não comprovou fraude do transportador, além de não ter apresentado outras excludentes.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

Como se verifica, o primeiro ponto a ser questionado no presente caso é, sem dúvida alguma, se existiu, efetivamente, a diferença de peso anunciada pela fiscalização e exaltada pela Digna Autoridade Julgadora de primeiro grau e, se for o caso, de onde ela se origina.

Pelas informações e documentos acostados aos autos, inquestionavelmente, não existe qualquer evidência de que o Container tenha sido descarregado no porto de Santos, com alguma diferença de peso.

Assim, devemos analisar cuidadosamente tal situação, antes de entrarmos na questão da responsabilidade do transportador por diferença de peso originária de bordo do veículo e se lhe compete, nos casos de tal natureza, efetuar a verificação do peso antes do embarque.

Embora possua este Relator convicção própria sobre tais situações, adiantando que navios em geral, até onde se sabe, principalmente os Containeiros, não possuem balanças para pesagem de volumes ou de Containers, não devemos entrar ainda nesse questionamento que, por certo, gerará polêmicas.

Importa-nos agora, efetivamente, verificar se o Container descarregou ou não de bordo do veículo transportador com a alegada diferença de peso, o que parece não haver ficado comprovado nos autos, senão vejamos:

O Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, estabelece, dentre outras coisas, o seguinte:

“Art. 469 - O volume que, ao ser descarregado, apresentar-se quebrado, com diferença de peso, com indícios de violação ou de qualquer modo avariado, deverá ser objeto de conserto e pesagem, fazendo-se, ato contínuo, a devida anotação no registro de descarga”.

(nossos os grifos e destaques).

Como se observa, a norma determina, expressamente, que o volume, no caso Container, **ao ser descarregado**, apresentar-se com **diferença de peso**, deverá ser objeto de **pesagem**, fazendo-se, **ato contínuo**, a devida anotação no registro de **descarga**.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

Evidentemente que o legislador ao falar sobre o momento específico para a prática da anotação no registro de descarga - **ao ser descarregado e ato contínuo**, refere-se à descarga do volume do navio (veículo transportador) para o porto de destino, no caso a CODESP e não quando da chegada do volume em lugares outros, dentre os quais o Terminal TRA-IV de administração da DEICMAR S/A.

Nenhuma anotação foi feita em registros de descarga da Depositária inicial, no caso a CODESP, a respeito da diferença de peso apontada, o mesmo acontecendo com relação à segunda Depositária - TRA-IV DEICMAR, como se constata dos autos.

O Termo de Avaria apresentado por cópias às fls. 42 e 44, além de não conter qualquer assinatura dos demais interessados - Transportador e Fisco - somente foi emitido no dia 09/02/96, ou seja, cerca de 13 (treze) dias após a descarga do Container no porto e a sua saída para o mesmo Terminal.

O Regulamento Aduaneiro dispõe, ainda, o seguinte:

“Art. 470 - Cabe ao Depositário, logo após a descarga de volume avariado, lavrar termo de avaria que será assinado também pelo transportador e visado pela fiscalização aduaneira.”

§ 11 - Na hipótese de o transportador não se encontrar presente ao ato ou recusar-se a assinar o termo de avaria, o depositário fará registro dessa circunstância em todas as vias do documento.

§ 20 - No primeiro dia útil subsequente à descarga, o depositário remeterá à repartição aduaneira a primeira via do termo de avaria, que será juntada à documentação do veículo transportador.

(nossos os grifos e destaques)

Ora, torna-se evidente que se houvesse sido constatada alguma divergência de peso no momento da descarga, por certo o fato deveria ter sido objeto das devidas anotações nos registros de descarga da CODESP e em seu competente Termo de Avaria, assim

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

como ressalvada na Guia de Movimentação de Container (GMCI) providenciada pelo TRA-IV DEICMAR.

Todavia, o que se depreende é que tanto a CODESP, quanto a DEICMAR, não constataram qualquer divergência de peso, seja no momento da descarga, seja no momento da remoção (movimentação) da Cia. Docas para o TRA, com relação ao Container envolvido.

Ressalte-se, ainda, que às fls. 43 está anexada a informação fiscal da IRF/Santos, indicando a existência do referido Termo de Avaria do TRA - IV, de nº 397, com a seguinte observação:

“Obs: Foi apresentado o Termo de Avaria nº 397 no setor de manifesto em 23/02/96”

Note-se, portanto, que além de emitido extemporaneamente, o referido Termo só foi apresentado à repartição aduaneira cerca de 14 (quatorze) dias após sua emissão.

Ocorreu, assim, o total descumprimento e inobservância às determinações expressas no art. 470 e seu § 2º, do Regulamento Aduaneiro, acima transcritas.

Se foi efetivamente verificada a diferença de peso entre o declarado no Conhecimento e o encontrado por ocasião da Vistoria Aduaneira, certamente que tal diferença jamais poderá ser atribuída à responsabilidade do veículo transportador marítimo, já que nenhum registro ou ressalva foi feito pelas Depositárias envolvidas.

Neste caso, o mesmo Regulamento Aduaneiro estabelece, expressamente- o seguinte:

“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 e destaques nossos)



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

É fato incontestado que as duas depositárias - CODESP e TRA - IV DEICMAR receberam o Container sem qualquer ressalva ou protesto a respeito da diferença de peso apontada. O Termo de Avaria apresentado pela DEICMAR, emitido vários dias após a descarga e a remoção do Cofre de Carga para suas dependências, nenhum valor possui para efeito de contradizer tal assertiva.

O que consta demonstrado efetivamente nestes autos é que o Container questionado descarregou no porto de Santos sem qualquer indício de avaria ou violação, com Lacre de origem em perfeito estado, sem nenhuma divergência quanto ao peso informado, inexistindo qualquer registro ou Termo de Avaria comprovando o contrário.

Vale dizer, apenas de passagem, que os Lacres utilizados pelos exportadores/embarcadores são também confeccionados com numeração sequencial e controlados pelas respectivas Empresas, sendo tais lacres dotados das mesmas, ou até melhores, garantias e segurança dos lacres utilizados pela fiscalização.

Assim, não nos resta outra alternativa senão discordarmos inteiramente do enfoque dado pela Autoridade Julgadora singular sobre a situação fática que envolve o processo e, consequentemente, da Decisão alcançada pelo Ilustre Julgador.

Temos que:

1. O Container foi transportado sob as condições "House to House" e descarregou no porto de destino (Santos) em perfeito estado, com o lacre de origem intacto - sem qualquer indício de violação. Não foi pesado por ocasião da descarga, não tendo havido qualquer registro ou ressalva (Termo de Avaria) por alguma eventual diferença de peso entre o manifestado e o descarregado.
2. O Container foi removido das dependências do Porto (CODESP) pela empresa DEICMAR S/A para o seu Terminal Retroportuário Alfandegado (TRA-IV), sem qualquer ressalva sobre divergência de peso na respectiva GMCI.
3. A citada GMCI, mesmo não constando diferença alguma de peso, não foi assinada por representante do Transportador, tampouco da Fiscalização Aduaneira.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.846
ACÓRDÃO Nº : 302-33.980

4. Somente cerca de 13 (treze) dias após a descarga do Container no porto e sua remoção para o TRA - IV, é que foi emitido Termo de Avaria pela Depositária, assim mesmo sem qualquer assinatura por parte da fiscalização ou de representante do Transportador Marítimo.

Forçoso se torna reconhecer, portanto, que a situação ora enfocada em tudo se assemelha à de diversos outros processos já examinados e julgados por este Colegiado, prevalecendo sempre a tese sustentada pela Recorrente, de que não se pode sustentar a responsabilidade do transportador marítimo por falta e/ou avaria de mercadoria a que não tenha dado causa.

Diante do exposto e coerentemente com as inúmeras Decisões proferidas nesta Câmara sobre o assunto, conheço do Recurso por tempestivo para, no mérito, dar-lhe provimento.”

Sala das Sessões, em 21 de maio de 1999


ELIZABETH MARIA VIOLATTO - Relatora