

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000662/96-01  
SESSÃO DE : 19 de fevereiro de 1998  
ACÓRDÃO Nº : 302-33.688  
RECURSO Nº : 118.840  
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.  
RECORRIDA : DRJ - SÃO PAULO/SP

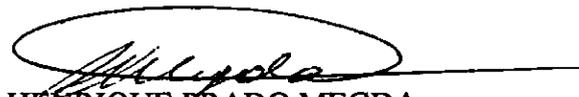
CONTAINER TRANSPORTADO SOB CONDIÇÕES "HOUSE TO HOUSE" E ASSEMBELHADAS. Comprovada a descarga do Container, no porto de destino, sem qualquer indício de violação ou diferença de peso, com lacre de origem intacto, não há como se apontar responsabilidade do transportador por extravio que não tenha dado 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

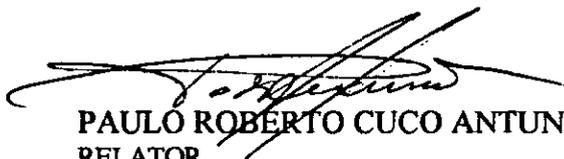
Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

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.

Brasília-DF, em 19 de fevereiro de 1998



HENRIQUE PRADO MEGDA  
PRESIDENTE



PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES  
RELATOR

07 MAI 1998

  
Luciana Cortez Roriz Pontes  
Procuradora da Fazenda Nacional

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, UBALDO CAMPELLO NETO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO e ILLIS ANTONIO FLORA

PROCESSO Nº : 11128-000662/96-01  
RECURSO Nº : 118.840  
  
ACÓRDÃO Nº : 302 - 33.688  
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA  
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP  
RELATOR : CONS. PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

## RELATÓRIO

Contra a ora Recorrente foi emitida a Notificação de Lançamento nº 017/96 (fls. 01), pela Alfândega do Porto de Santos, exigindo-se da mesma o crédito tributário no valor total de UFIRs 7.729,87, abrangendo imposto de importação multa, com fundamentos no Decreto-Lei nº 37/66 e no Decreto nº. 91.030/85, originando-se tal cobrança do procedimento de Vistoria Aduaneira “ex-offício”, cujo Termo, de nº 0.33/96, encontra-se acostado por cópia às fls. 44/45.

Do referido Termo de Vistoria, extraímos as seguintes informações:

- A vistoria foi realizada em UM CONTAINER, prefixo TRIU 402493-4, coberto pelo Conhecimento nº LPTTUS9510109-02 que estaria com indícios de extravio (campo 12);
- O Depositário da mercadoria foi o TRA IV – DEICMAR S/A., sito à Av. Marginal Direita da Via Anchieta, 571 – Alemoa – Santos – SP.
- Não havia indícios externos de violação, nem sinais externos de avaria; Inexiste Termo de Avaria (campo 10);
- O Transportador não fez ressalva ou protesto no Conhecimento de Carga; Não declarou no Termo de Visita; Não comprovou tratar-se de caso fortuito ou força maior; Não apresentou outros excludentes. O Depositário não fez ressalva ou protesto no documento de entrada; Não lavrou Termo de Avaria; Não comprovou fraude do transportador; Não apresentou outros excludentes. (campo 13)
- O prejuízo causado à Fazenda Nacional em decorrência de extravio é o transportador e constitui-se de Imposto de Importação e Multa do art. 521, inciso II, alínea “d”, do R.A
- A Comissão Vistoriadora procedeu ao exame dos volumes contidos no Container citado, tendo apurado o extravio das mercadorias discriminadas no quadro demonstrativo (4.1). O Container foi descarregado com o lacre de origem. Houve uma diferença de peso de acordo com a GMCI 210263-4-95 de 2.272 quilos para menos do que foi manifestado. Foi aposto o lacre 5940 – Deicmar. ( campo 16 – Observações);
- Foi apurado o extravio de 1776 bolsas (TAB 4202.22.0299) e de 48 mochilas (TAB 4202.29.0000) (Demonstrativo de Classificação e Avaliação de Mercadorias Vistoriadas nº 0.033/96 - fls.47).



**TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA**

**PROCESSO Nº : 11128-000662/96-01  
RECURSO Nº : 118.840**

A Autuada foi cientificada no corpo do da Notificação de Lançamento em 14/02/96 e apresentou Impugnação na mesma data (fls. 2/4), com anexos (fls. 05/10).

Em suas razões, argumenta, em síntese, o seguinte:

- A vistoria foi realizada no TRA IV DEICMAR, onde foi apurada pela Comissão a diferença de peso entre o manifestado e o apontado na balança do Terminal, com relação às mercadorias da DI indicada, que viajaram no Container também mencionado, transportadas pelo navio PUERTO CORTES, que chegou a Santos em 11/12/95;
- Com a descarga cessa a responsabilidade do transportador marítimo, passando para a administração do porto e/ou entidade responsável pelo armazenamento da carga (Terminais), conforme dispõe o Decreto 116/67 e seus respectivos regulamentos;
- O Container deu entrada no Depósito Alfandegado Público sem qualquer ressalva, o que comprova que o cofre achava-se com os lacres intactos, o que comprova que o Comandante zelou adequadamente pela boa guarda da carga, cumprindo fielmente o transporte contratado, entregando as mercadorias nas mesmas condições em que as recebeu do exportador;
- O transporte em questão é da modalidade "House to House" e, em sendo assim, o Container foi estufado, contado, peiado e lacrado pelo exportador, não tendo o transportador marítimo, em momento algum, participado de nenhuma destas operações;
- A própria Comissão de Vistoria certificou que o Container tinha o lacre de origem intacto, tratando-se, assim, de um caso típico de erro ou negligência do exportador, o que exclui a responsabilidade do transportador, como preceitua a Lei nº 6.288/75;
- O 3º Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento em caso semelhante, como se verifica do Acórdão nº 301-25.744, em julgamento do Recurso nº 109.622, cuja Ementa transcreve;
- Diante disso, não pode ser responsabilizado pelo extravio apurado.

Anexou cópia do Conhecimento envolvido (LPTT US9510109-02), dando cobertura a 484 cartões com acessórios (BAGS).

Em seguida a fiscalização anexou farta documentação (fls. 12 até 47), que inclui cópia da D.I. completa; G.I., Fatura, Conhecimento, Termo de Visita, Manifesto de Carga de Containers, Informações Fiscais, Guia de Movimentação de Container (GMCI), Termo de Vistoria e Demonstrativo de Classificação e Avaliação de Mercadorias Vistoriadas.

Encaminhados os autos à Delegacia de Julgamento de São Paulo – SP, proferiu a Decisão nº 9.195/97-41 (fls. 54/57), julgando PROCEDENTE a ação fiscal.

Em suas razões de decidir a Autoridade Julgadora argumenta, em síntese, que:

- Na descarga o container foi pesado ao chegar ao TRA Deicmar, tendo sido constatada diferença de peso em relação ao manifestado;



PROCESSO Nº : 11128-000662/96-01  
RECURSO Nº : 118.840

- Que o transportador não pode ser responsabilizado quando o Container, no caso "House to House" chega intacto, sem qualquer irregularidade;
- Que, entretanto, quando é constatada diferença de peso, o transportador responde, pois que pode e deve pesar o Container para emitir o B/L, por se tratar de elemento que implica a segurança da própria embarcação;
- Que o fato do Container ter sido descarregado com os 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 quando se verifica, dos Conhecimentos, que o transportador recebeu o Container com peso de 8.421 kg e, quando da descarga, estavam com uma diferença a menor da ordem de 26,9%;
- Que a empresa embarcou o Container com o peso informado pelo exportador e vem agora alegar que houve erro ou negligência do mesmo, sem ter tido o cuidado de pesar o Container antes de carregar o navio;
- Que em caso de ter apurado a diferença de peso, deveria ter inserido cláusula específica no Conhecimento;
- Que 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;
- Que um lacre de origem intacto faz presumir que o transportador não deu causa ao desvio da 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;
- Que atribuir falta de mercadoria 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 prova documental no processo (os BLs às folhas 05 a 07) de que o transportador recebeu 8.442 kg e só descarregou 6.170 kg.

Desta Decisão a Autuada tomou ciência em 19/05/97 ( A.R. às fls. 60) e apresentou Recurso Voluntário em 12/06/97 (protocolo às fls. 61) portanto, tempestivamente.

Em suas razões, a Recorrente insiste na argumentação desenvolvida em sua Defesa em primeira instância.

Assevera que: o Container deu entrada no Depósito Alfandegado Público sem qualquer ressalva, o que comprova que o cofre de carga achava-se com o lacre intacto, fato este também atestado pela G.M.C.I. nº 210263-4/95, por ocasião de sua entrada no DPA; que, de fato, o Container, após ser entregue à entidade portuária, sem ressalvas e com o lacre original intacto, foi transportado, por conta do recebedor, da Codesp para o armazém retroalfandegado e, somente ali,



TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO N° : 11128-000662/96-01  
RECURSO N° : 118.840

unilateralmente, aquele armazém lavrou termo de avaria onde, além de ressalvas quanto a avarias externas no container, foi também ressalvada a divergência de peso; que uma vez que o Container descarregou com seu lacre original intacto, sem indícios de violação e sem qualquer ressalvas no ato da descarga, o transportador marítimo não tem qualquer responsabilidade sob o extravio da carga e/ou diferença de peso verificados na Vistoria Aduaneira, já que entregou o container no porto de destino tal como recebido do embarcador no porto de origem; que é absurdo pensar que o capitão do navio devesse conferir o peso do container antes do embarque. Nessa modalidade de transporte, o container é entregue lacrado ao costado do navio e a presunção é que ele tenha sido conferido pela Alfândega do porto de embarque, a exemplo do que ocorre com os embarques feitos no Brasil. A lacração é feita na presença do agente alfandegário.

Presentes os autos à Doutra Procuradoria da Fazenda Nacional, manifesta-se às fls. 67/73 (páginas por mim numeradas e rubricadas, ante a ausência de numeração), pleiteando a manutenção da Decisão recorrida.

Encampa a argumentação da Autoridade Julgadora de primeiro grau, com relação à responsabilidade do transportador pela diferença de peso apurada e acrescenta que não cabe a responsabilização do depositário, no caso do TRA- DEICMAR, em virtude de haver constatado a diferença do peso quando da entrada em seu Armazém e requerido a designação da Comissão de Vistoria Aduaneira.

É o Relatório.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script that is difficult to decipher but appears to be a personal name or initials.

PROCESSO Nº : 11128-000662/96-01  
RECURSO Nº : 118.840

**VOTO**

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 "FCL/FCL", sob cláusula no Conhecimento "SHIPPERS LOAD AND COUNT, CONTAINER(S) SEALED BY SHIPPER", dizendo conter diversas mercadorias dentre as quais a do Conhecimento envolvido, de nº LPTTUS9510109-2, constante de 484 cartões com acessórios (BAGS), com 5383,30 KGS.

2. É fato incontestado, 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.

3. A Guia de Movimentação de Container (GMCI), de nº 210263-4/1995, acostada por cópia às fls. 41, informa os dados da origem, dentre os quais a identificação do Container, o peso consignado da ordem de 12.242 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. Esses dados foram preenchidos originalmente por máquina datilográfica. Posteriormente foi incluída, manualmente, a condição de "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.

6. Consta, do mesmo documento, uma averbação feita por máquina eletrônica, da CODESP, datada do dia 12/12/95, 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 foi apensada uma cópia xerográfica de documento que se reporta à mesma GMCI nº 210263-4/1995, documento este que contém apenas um carimbo de C.G.C. da empresa DEICMAR S/A, administradora do TRA em questão, porém sem qualquer assinatura, de quem quer que seja.

8. Nesse documento, logo no seu início, verificamos as seguintes informações:

**CONT.: TRIU402.493-4 DM 40' TIPO: DRY REGIME: H/H TARA: 3.800  
PESO MANIFESTADO: 8.442 PESO VERIFICADO: 9.970**



PROCESSO Nº : 11128-000662/96-01  
RECURSO Nº : 118.840

9. Ainda nesse documento, mais abaixo, sem maiores explicações ou detalhes, são encontrados os seguintes números:

**22920 kg BRM**  
**12850 kg TR**  
**9970 kg LIQC.**

10. Não se sabe ao certo se o peso de 9.970 quilos informado no referido documento refere-se a peso líquido verificado (do conteúdo do Container) ou ao peso bruto, com a soma da respectiva "tara" (peso do Container vazio).

11. De qualquer forma, como já dito, trata-se de um documento emitido sem qualquer assinatura e, sendo assim, não pode ser levado em consideração, sob qualquer aspecto.

12. Voltando-se à GMCI mencionada (fls. 41), há informação de que o container descarregou no porto (CODESP) no dia 11/12/95 e que a sua saída, da mesma CODESP, para o TRA – DEICMAR, ocorreu no dia seguinte – 12/12/95, ocasião em que não foi ressalvada qualquer divergência de peso, seja em competente Termo de Avaria, seja no corpo da própria GMCI.

13. Às fls. 40, encontra-se a informação fiscal, atestando que **"Nada consta neste Setor o Termo de Avaria TRA-IV – DEICMAR"**, informação esta datada de 25/01/96.

14. Efetivamente, nenhum Termo de Avaria foi lavrado, seja pela CODESP, seja pelo TRA-IV DEICMAR, a respeito de possíveis avarias, violações e/ou diferença de peso no Container retro-mencionado, exceto quanto as anotações constantes da mencionada GMCI, sobre aquelas avarias antes indicadas.

15. 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.

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.



PROCESSO Nº : 11128-000662/96-01  
RECURSO Nº : 118.840

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.**

Evidentemente que o legislador quando fala dos momentos específicos – **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 pela 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 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.”**

**§ 1º - 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.**



PROCESSO Nº : 11128-000662/96-01  
RECURSO Nº : 118.840

**§ 2º - 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 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.

Às fls. 12 encontra-se o pedido de “VISTORIA – EX-OFFÍCIO” formulado pela fiscalização da Alfândega do porto de Santos, sem qualquer explicação dos motivos que originaram tal solicitação.

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 nos documentos de entrada ou Termo de Avaria comprovando o contrário.

Vale dizer, apenas de passagem, que os Lacres utilizados pelos exportadores/embarcadores são também confeccionados com numeração seqüencial 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, conseqüentemente, 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) no dia seguinte à descarga, pela empresa DEICMAR S/A para o seu Terminal Retroportuário Alfandegado (TRA-IV), sem qualquer ressalva sobre divergência de peso na respectiva GMCI.

TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

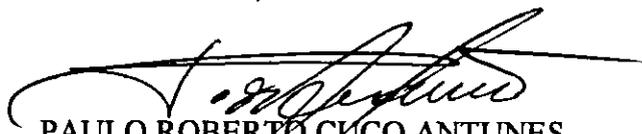
PROCESSO Nº : 11128-000662/96-01  
RECURSO Nº : 118.840

3. A citada GMCI, mesmo não constando diferença alguma de peso, não foi assinada por representante do Transportador, tampouco da Fiscalização Aduaneira.

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, 19 de fevereiro de 1998

  
PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES  
Relator.