

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128.000668/96-80  
SESSÃO DE : 24 de junho de 1998  
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.886  
RECURSO Nº : 118.845  
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA  
(REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO.)  
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

**R E S O L U Ç Ã O Nº 302-0.886**

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 24 de junho de 1998

  
HENRIQUE PRADO MEGDA  
Presidente

  
ELIZABETH MARIA VIOLATTO  
Relatora

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

da Fazenda Nacional  
Em 25/10/1998

  
LUCIANA CORTEZ RORIZ PONTES  
Procuradora da Fazenda Nacional

**15 OUT 1998**

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: UBALDO CAMPELLO NETO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES e LUIS ANTONIO FLORA. Ausente a Conselheira: MARIA HELENA COTTA CARDOZO.

RECURSO Nº : 118.845  
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.886  
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA  
(REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO.)  
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP  
RELATOR(A) : ELIZABETH MARIA VIOLATTO

## RELATÓRIO

Em 11/12/95 entrou no Porto de Santos o navio Puerto Cortes, trazendo um contêiner (TRIU 402.493-4), que conforme os BLs nº LPTT US9510109-02 (folha 05), LPTT US9510109-03 (folha 06) e SENUKEC118581 (folha 07), continha 6.600 mochilas em 275 pallets e 11.600 peças (9.200 mochilas e 2.400 bolsas) em 484 pallets que pesavam no total 8.442,00 Kg, manifestados à folha 38.

Ao ser descarregado, foi pesado e verificou-se uma diferença com relação ao que foi manifestado, o que resultou na designação da comissão de vistoria aduaneira.

Tal comissão apurou a falta de 3.480 mochilas relativas ao BL LPTT US9510109-03 e 1776 bolsas e 48 mochilas relativas ao BL LPTT US9510109-02, responsabilizando o representante legal da transportadora marítima pela falta apurada. Assim, foi lavrado o termo de vistoria aduaneira 35/96, pela falta apurada das 3.480 mochilas, (referente ao presente processo e encontrado às folhas 41 a 44) que resultou na notificação 019/96, à folha 01. Cabe ressaltar que foi lavrado outro termo de vistoria aduaneira para a falta das 1776 bolsas e 48 mochilas, que é objeto do processo nº 11128.000662/96-01.

Tempestivamente a interessada apresentou a impugnação alegando que:

1) o contêiner em questão foi descarregado do navio com seus lacres intactos, conforme o termo 35/96, à folha 42, 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, peiada e lacrada pelo exportador, não tendo o transportador marítimo, em momento algum, participado de nenhuma destas operações;

3) está claro que o exportador consolidou as mercadorias com peso a menor, tratando-se conseqüentemente, de um caso típico de erro ou negligência do exportador;



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.845  
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.886

4) conforme o artigo 30 do Decreto 80.145/77, que regulamenta a Lei 6.288/75 sobre unitização, movimentação e transporte, a transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias quando houver erro ou negligência do exportador;

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 vindo 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/negligências do exportador.

Com guarda de prazo, a autuada apresentou impugnação à ação fiscal, argumentando que:

1) Quando da Vistoria, após apurada a divergência de peso, foi lavrado o respectivo Termo, pelo qual, mesmo tendo sido encontrados os lacres de origem do container intactos, foi constatada a falta de 119 caixas contendo 2.142 pares de tênis.

2) O fato dos lacres estarem intactos, não apenas na descarga (não houve qualquer ressalva quanto a este aspecto, por parte do depositário), como também na vistoria, prova que o comandante do navio zelou adequadamente pela boa guarda da carga, cumprindo fielmente o transporte contratado, entregando as mercadorias nas mesmas condições que as recebeu do exportador.

3) Cumpre ressaltar que o transporte em questão é da modalidade House to House, o que consta inclusive no corpo dos Conhecimentos Marítimos.

4) Não há, assim, como se imputar ao transportador marítimo a responsabilidade pela diferença de peso/mercadoria apurada.

5) No presente caso está evidente que o exportador consolidou as mercadorias com peso/mercadoria a menor, tratando-se conseqüentemente, de um caso típico de erro ou negligência do mesmo.

6) Esta hipótese está prevista no art. 30 do Decreto nº 80.145/77, segundo o qual "a empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, somente quando ocorrer uma ou mais das circunstâncias seguintes: I) erro ou negligência do exportador expedidor e importador ou destinatário.....".



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUENTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.845  
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.886

7) O Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento em caso semelhante, que resultou no Acórdão nº 301-25.744.

8) Requer, finalizando, que a ação fiscal seja julgada improcedente.

O Julgador monocrático não acolheu as alegações da autuada, mantendo a exigência do crédito lançado, pelas razões que expôs:

1) Em um transporte na modalidade House to House, embora o transportador não possa se certificar de que a carga sob sua responsabilidade corresponde ou não à mercadoria que lhe foi informada pelo exportador (uma vez que foi este quem estofou o cofre de carga e o entregou devidamente lacrado), pode e deve conferir o peso do mesmo no momento em que efetua o embarque da mercadoria.

2) Se, quando do desembarque do container, tendo sido o mesmo pesado, tal peso está de acordo com o manifestado e os lacres de origem estão intactos, e, em ato de conferência física, a autoridade aduaneira verificar falta de mercadoria, a responsabilidade por este fato não pode ser imputada ao transportador, uma vez que este não pode conferir aquilo que a exportadora enviou dentro do cofre de carga.

3) Contudo, se na descarga, o peso é diferente daquele manifestado pelo próprio transportador, a situação não é a mesma.

4) No processo de que se trata ocorreu esta última hipótese, conforme as fls. 09 e 10. O peso das mercadorias manifestado foi de 6.120,40 kgs e o verificado na descarga de 4.760,00 kgs, sendo apurada a diferença de 22,3%, entre eles.

5) Tal fato ficou comprovado pelo Termo de Avaria lavrado posteriormente, que apurou a falta de 2.142 pares de tênis, cerca de 27, 8% dos volumes declarados.

6) O fato de o container ter sido descarregado com os lacres intactos leva à presunção de que a mercadoria foi entregue nas mesmas condições em que foi recebida. Contudo, tal presunção é relativa, admitindo prova em contrário.

7) Segundo afirmação da própria transportadora e de acordo com os Bls nºs. SENUJKTI06260 e 1-3-00561 "a" e "b", o container de que se trata, lacrado sob a cláusula House to House, foi embarcado pesando 6.120,40 kgs,

8) Que a transportadora não tenha certeza do conteúdo do container é perfeitamente compreensível, mas não conferir o peso do que está lhe sendo entregue, é algo bem diferente. Na hipótese, a empresa, cuja razão básica de existência é prestar serviços de transporte, embarcou o container com o peso informado pelo exportador e agora, em sua defesa, alega que houve erro ou negligência por parte daquele. Não teve,

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.845  
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.886

contudo, o cuidado de, antes de carregar o navio, pesar o cofre de carga, ou então, pesou-o, encontrando o mesmo valor que lhe foi informado.

9) A transportadora deveria, no caso de ter verificado diferença de peso (como já ressaltado, de 22,3%), ressaltar no BL esta constatação.

10) Saliente-se, ademais, que o lacre de origem não é confeccionado e utilizado com as mesmas garantias e segurança dos lacres utilizados pela fiscalização (confeccionados com numeração sequencial e controlados um a um pelas repartições aduaneiras), podendo ser perfeitamente rompido e substituído por outro semelhante.

11) Assim, embora um lacre de origem intacto induza à presunção de que o transportador não deu causa ao desvio da carga, uma diferença de peso, relativa a recibo emitido pelo próprio transportador, tem maior valor probante que a existência de um lacre, que poderia ter sido substituído.

12) Um lacre de origem não é suficiente para descaracterizar uma declaração por escrito.

13) No caso vertente, a falta ou negligência do exportador, alegada pelo transportador em sua defesa, não ficou comprovada. Por outro lado, há prova documental no processo de que o transportador recebeu 6.120,40 kgs e só descarregou 4.760,00.

Tempestivamente, a transportadora recorreu da Decisão Singular, alegando, basicamente:

1) que o container de que se trata foi descarregado do navio Prosperity Container em 15/01/96 e foi recebido pela entidade portuária/CODESP com seu lacre original intacto, sem indícios de violação e sem qualquer ressalva quanto ao peso. A partir daí foi o mesmo transportado para o TRA IV - DEICMAR.

2) Já no citado TRA foi apurada uma diferença de peso entre o manifestado e o verificado na balança do terminal, apesar do lacre de origem ter sido encontrado sem sinais de violação.

3) Realizada a Vistoria Aduaneira solicitada e com base no Termo de Avaria lavrado por aquele TRA, o transportador marítimo foi responsabilizado pela falta de 278 volumes.

4) Não houve qualquer ressalva quando da entrada do container naquele Depósito Alfandegado Público, bem como ficou salientado que o lacre de origem encontrava-se intacto.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.845  
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.886

5) De fato, o container, após ser entregue à entidade portuária, sem ressalvas e com seu lacre original intacto, foi transportado, por conta do recebedor, da CODESP para o armazém retroalfandegado e, somente ali, unilateralmente, aquele armazém lavrou termo de avaria onde, além de ressalvas quanto a avarias externas no container, foi também ressalvada divergência de peso.

6) O transporte em questão foi realizado na modalidade House to House, sob a cláusula Said to Contain- Shipper Stow, Load, Count & Seal.

7) Assim, o transportador marítimo não tem qualquer responsabilidade sobre o extravio de carga e/ou diferença de peso verificados na Vistoria Aduaneira, pois entregou o container no porto de destino tal como o recebeu do embarcador no porto de origem.

8) É possível que o exportador tenha consolidado quantidade a menor de carga no container, tratando-se de caso típico de erro/negligência de sua parte, hipótese prevista no art. 30 do Decreto nº. 80.145/77, que regulamentou a Lei nº 6.288, de 11/12/75.

9) Portanto, não só pelas condições/cláusulas sob as quais foi feito o transporte marítimo, mas também pelas exigências fáticas, estão presentes as hipóteses previstas no art. 20, I e IV. da Lei 6.288/75, "in verbis":

"Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas e danos à mercadoria, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I) erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

IV) manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos."

10) O Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento em vários casos semelhantes, que resultaram nos Acórdãos nºs. 301-25.744, 302-31.760 e 302-31.890.

11) 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 no costado do navio e a presunção é que ele tenha sido conferido pela Alfândega do porto de embarque, a exemplo do que ocorre nos portos do Brasil. A lacração é feita na presença do agente alfandegário.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.845  
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.886

12) Considerando estar demonstrado que as faltas apuradas não ocorreram em tempo e local sob responsabilidade do transportador marítimo, requer o provimento do recurso interposto.

Presente nos autos para apresentar suas contra razões à peça ofertada pela recorrente, a Douta Procuradoria da Fazenda Nacional em Santos manifesta-se às fls. 63/69, pugnando pela manutenção integral da Decisão singular.

É o relatório.



RECURSO Nº : 118.845  
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.886

VOTO

Acolho a proposta do Ilustre Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, nos seguintes termos:

“O processo, como se encontra, não nos oferece elementos necessários para o deslinde da questão.

Assim sendo, levanto preliminar de conversão do julgamento em diligência à repartição aduaneira de origem, para as seguintes providências:

1 - Informar a data da efetiva descarga do Container no porto de Santos (do navio para a CODESP);

2 - Informar se naquela oportunidade foi lavrado Termo de Avaria pela CODESP ou mesmo pela DEICMAR (TRA - IV). Juntar cópia em caso afirmativo;

3 - Juntar cópia legível da Guia de Movimentação de Container (G.M.C.I.) correspondente;

4 - Concluída a diligência, abrir vista dos autos à Recorrente para ciência e, se for o caso, apresentação de aditamento ao Recurso, com relação às novas informações e documentos trazidos aos autos”.

Sala das Sessões, em 24 de junho 1998

  
ELIZABETH MARIA VIOLATTO - Relatora