



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO N° : 11128.000953/94-84  
SESSÃO DE : 04 de julho de 2001  
ACÓRDÃO N° : 302-34.851  
RECURSO N° : 118.627  
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A  
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

RECURSO VOLUNTÁRIO.  
VISTORIA ADUANEIRA.

Cabe ao transportador a responsabilidade sobre a avaria de mercadoria, ocorrida em função de condições de conservação inadequadas durante o transporte.

NEGADO PROVIMENTO POR MAIORIA.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, negar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencidos os Conselheiros Paulo Roberto Cuco Antunes, relator, Luis Antonio Flora e Francisco Martins Leite Cavalcanti (Suplente) que davam provimento. Designada para redigir o acórdão a Conselheira Maria Helena Cotta Cardozo.

Brasília-DF, em 04 de julho de 2001

HENRIQUE PRADO MEGDA  
Presidente

MARIA HELENA COTTA CARDOZO  
Relatora Designada

30 ABR 2002

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, HÉLIO FERNANDO RODRIGUES SILVA e JORGE CLÍMACO VIEIRA (Suplente). Ausente o Conselheiro PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR.

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851  
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A  
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP  
RELATOR(A) : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES  
RELATOR DESIG. : MARIA HELENA COTTA CARDOZO

## RELATÓRIO

Retorna novamente o processo a esta Câmara para apreciação e julgamento, após realização de diligências determinadas pelas Resoluções nºs 302-0.859, de 22/08/97 (fls. 75/99) e 302-0.934, de 10/12/99 (fls. 149/155), cujos Relatórios e Votos, de ambas, adoto e reproduzo oralmente nesta oportunidade, deixando de aqui transcreve-los, devendo fazer parte integrante do presente julgado.

(leitura fls. 75/99 e 149/155).

Desta última diligência determinada pela Câmara, respondeu a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), às fls. 164, informando que:

**“A ABNT não emite pareceres a respeito da aplicação e interpretação das normas de sua autoria; todavia, anexamos uma relação das normas disponíveis que tratam do referido assunto com o objetivo de orientar os profissionais que farão a consulta sobre a matéria.**

**Informamos também, que a ANFIR – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, entidade do setor, poderá ser consultada e oferecer uma orientação mais adequada”.**

Nenhuma serventia nos trouxe a consulta formulada à mencionada ABNT que a julgar pela sua resposta, acompanhada de uma lista enorme de normas editadas sobre Containers (51 normas), sem qualquer informação que possa nos indicar em qual delas estariam as respostas aos nossos questionamentos, mas estampando o preço individual e total das mesmas, podemos deduzir que a ABNT só estaria mesmo interessada em nos vender suas normas, preferencialmente o conjunto completo, e não dar-nos qualquer auxílio no deslinde da questão que aqui nos é dada a decidir.

Já o Ministério da Agricultura e do Abastecimento – Serviço de Vigilância Agropecuária do Porto de Santos, pelas informações contidas nos

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

documentos de fls. 170 e 178/179, nos dá conta que em virtude da destruição da documentação relacionada ao evento, está impossibilitada de responder aos quesitos formulados, em sua maioria.

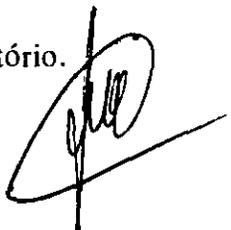
Informa, entretanto, que por ocasião do transporte da mercadoria estava em vigor a Portaria nº 127, de 04/10/91.

Esclarece, ainda, que o aparecimento e utilização de embalagens de papelão para o acondicionamento do produto (alhos), provocou alterações nas normas e uma autorização especial concedida pela Gerência Nacional de Classificação e Padronização de Vegetais – GCP/DFPV/SDR/MA para o acondicionamento nesse tipo de embalagem; e que o uso de embalagens de papelão vem mostrando-se vantajosa quando comparado com embalagens de madeira, ao ponto de predominar no mercado internacional.

Destaque-se que se trata de uma informação prestada em 25/09/2000, ao passo que o transporte em epígrafe ocorreu nos idos de 1993/1994.

Nada mais havendo a acrescentar, concluo o Relatório do presente processo.

É o relatório.



RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

### VOTO VENCEDOR

Discordo do posicionamento do Ilustre Conselheiro Relator, e tenho como configurada a responsabilidade do transportador, no caso em questão.

As peças do processo evidenciam a inadequação da temperatura do contêiner ao tipo de mercadoria acondicionada, e esta era responsabilidade do transportador, que não diligenciou para que fossem mantidas as condições ideais de transporte.

Aliás, a própria recorrente afirma não haver sido instruída sobre as condições frigoríficas de acondicionamento da mercadoria, o que vem a corroborar a conclusão de sua culpa, tendo em vista não ter, ela própria, buscado tais informações, em face do caráter perecível do produto que lhe foi dado transportar.

Diante do exposto, reiterando as razões contidas na decisão recorrida, **NEGO PROVIMENTO AO RECURSO.**

Sala das Sessões, em 04 de julho de 2001

  
MARIA HELENA COTTA CARDOZO - Relatora Designada

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

### VOTO VENCIDO

A questão que aqui nos é dada a decidir está pautada nos seguintes fatos que a seguir resumimos:

1. O navio "MC DIAMOND", aportado em Santos no dia 13/01/94 transportou, dentre outras coisas, dois (2) Containers, prefixos TRLU 100.365-5 e NIKU 760.127-6, sob cobertura do Conhecimento de Transporte nº NYKS479026477, de emissão da empresa transportadora NIPPON YUSEN KAISHA (NYK LINE), 2.000 (duas mil) caixas de papelão contendo **alhos brancos frescos, da China**, procedentes de SHENZHEN (CHINA) para SANTOS (BRASIL) – doc. De fls. 07

2. O transportador não fez qualquer ressalva no Conhecimento de Transporte a respeito de alguma irregularidade na temperatura dos Containers, quando do seu recebimento para embarque.

3. Consoante o Manifesto de Carga acostado às fls. 20, ditos containers embarcaram no porto de HONG KONG com destino a SANTOS (Brasil).

4. O Termo de Visita Aduaneira de fls. 19, indica que o navio entrou naquele porto de H. Kong em 14/11 e saiu a 15/11/93, tendo ainda escalado nos portos de Singapore (20 a 27/11), Buenos Aires (28/12/93 a 06/01/94) e Montevideú (07/01 a 10/01/94), chegando finalmente a Santos em 13/01/94, quando se processou a descarga dos referidos Containers.

5. O período decorrido entre o embarque em Hong Kong e a descarga em Santos foi da ordem de 60 (sessenta) dias – 2 meses.

6. Nesse mesmo dia – 13/01/94 - os referidos Cofres de Carga foram removidos das dependências portuárias para armazenamento no Terminal Retroportuário Alfandegado – TRA, da DEICMAR, ocasião em que se anotou os seguintes sinais de avarias: **amassado, arranhado, enferrujado**. (Vide GMCI às fls. 22).

7. Nenhuma ressalva foi efetuada, tanto por parte da entidade portuária, quanto pelo Terminal (TRA), sobre qualquer irregularidade com a temperatura dos Containers no momento de seu recebimento em tais dependências.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

8. No dia **09/02/94**, cerca de 27 (vinte e sete) dias após a descarga, a Secretaria de Vigilância Agropecuária, do Ministério da Agricultura, Abastecimento e Reforma Agrária, no porto de Santos, emitiu a **INFORMAÇÃO nº 008/94-S**, dizendo ter sido constatado: **FERMENTAÇÃO, BROTAÇÃO EXCESSIVA, DESIDRATAÇÃO, PERDA DE CONSISTÊNCIA E PRESENÇA DE BOLOR**. (Vide documento às fls. 11).

9. Em 22/03/94 foi requerida Vistoria Aduaneira pelo importador – **GERALDO AMARANTE COM. INDÚSTRIA LTDA**; a qual foi realizada tão-somente no dia **01/06/94**, nas dependências do referido TRA – IV – DEICMAR, como noticiam os documentos de fls. 03-verso, 06, 28 e 29 dos autos.

10. A mercadoria foi considerada totalmente depreciada e imprestável, conforme Laudos acostados às fls. 31/32 e 34/35, emitidos pelo Serviço de Vigilância Agropecuária do Porto de Santos e pelo Perito designado pela repartição fiscal, Engenheiro Agrônomo Luiz Aurélio Alonso, respectivamente.

11. Pelas avarias apuradas e prejuízos decorrentes causados à Fazenda Nacional foi responsabilizado o Transportador Marítimo, designado pelo seu Agente, a ora Recorrente.

12. O perito designado pela R. Federal, em seu Laudo de fls. 34/35, asseverou que:

*“3c) Após exame minucioso dos registros de temperatura mantida nos interiores desses containers (períodos compreendidos entre a chegada desse container ao Armazém em Santos, TRA- Deicmar, até a data da vistoria) e com base no laudo do Ministério da Agricultura relativo a vistoria dessa mercadoria na sua chegada, admitimos como causa mais provável para a ocorrência dessa avaria, que os alhos em questão foram expostos a condições térmicas diferentes daquela especificada antes de sua descarga em Santos”.*

13. Segundo, ainda, o mesmo Perito, de acordo com a documentação verificada, durante a sua estufagem nesses containers, esse produto deveria permanecer a uma temperatura de +3°C.

14. A Autuada contrapôs-se à causa da avaria apontada e a responsabilidade atribuída ao transportador, trazendo também Laudo Técnico de lavra do Perito por ela constituído, Engenheiro Agrônomo Nelson Teixeira de Mendonça, acostado às fls. 41/45 dos autos, trazendo como anexos alguns

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

documentos, dentre os quais xerocópias de dois (2) discos registradores de temperaturas (fls. 49/50), que mais tarde veio a informar tratarem-se dos discos correspondentes aos registros efetuados durante a viagem marítima, extraídos do interior dos respectivos Containers.

15 Nesse Laudo o mencionado Perito assevera, dentre outras coisas, o seguinte:

*“3- Nas laterais das caixas-de-papelão verificou-se somente o peso e o nome do produto dela contida e pequenos furos circulares ou cortes longitudinais, impróprios e inadequados para a aeração ou trocas gasosas.*

*5- Nos discos acoplados ao sistema de refrigeração foi verificado que a temperatura solicitada é 3°C (três) graus Celsius, acima de zero, o que permite a nós afirmar que os embarcadores desconheciam a boa temperatura para transporte da mercadoria.*

*6- No Conhecimento Marítimo, emitido em 16 de Novembro de 1993, não foi encontrada qualquer nota ou recomendação sobre a temperatura que deveria ser mantida durante a viagem.*

*7- As partes envolvidas embarcadores e recebedores claramente desconheciam o sistema de conservação de alhos frescos, bem como desconheciam que o navio escolhido para fazer a viagem da origem – Shenzhen – para Santos, levaria aproximadamente 60 (sessenta) dias e que este tempo é totalmente incompatível com as regras normais empregadas para conservação e transporte desta mercadoria.”*

15. Mais adiante, em suas INFORMAÇÕES TÉCNICAS, o mesmo Perito esclarece que:

*“1-Em caso de transporte frigorífico, sempre se recomenda 0° C (zero) graus Celsius com total ventilação para conservação do alho, isto é, janelas de ventilação totalmente abertas = 100%. – Ver Documento Anexo no. 2.*

*Observação:*

As unidades frigoríficas apresentavam no momento da Vistoria as janelas do sistema de ventilação fechadas, condição não recomendada para esta espécie de mercadoria.

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

## 2-Sistema de Estivagem

O Sistema de estivagem era adequado e próprio para esta espécie de mercadoria:

- caixas sobre caixas, a uma altura máxima de 10 (dez) caixas-de-papelão com a camada superior abaixo da tarja vermelha, que indica "nenhuma caixa acima desta faixa, quando usado como frigorífico".

## 3- Qualidade da embalagem

As caixas-de-papelão não estavam de acordo com a Legislação Brasileira, emitida em 04 de Outubro de 1991 pelo Ministério da Agricultura.

### Embalagens de Produtos Hortícolas

Nesta legislação somente é autorizado o emprego de caixas-de-madeira de formato octogonal para embalagem de alhos. Ver Documento Anexo no. 3."

15. Em suas conclusões o Perito afirma que todas essas anormalidades são de responsabilidade dos embarcadores, incluindo também a escolha de uma viagem marítima longa, as quais permitiram acontecer toda a brotação verificada nos dentes de alhos frescos examinados e a sua infestação por fungos.

16. Às fls. 52 encontra-se cópia da Portaria nº 127, de 04 de outubro de 1991, do Ministério da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária, normatizando o emprego de embalagens para acondicionamento, manuseio, transporte, armazenagem e comercialização de produtos hortícolas destinados ao mercado interno, trazendo a indicação de que para o produto "alho", a embalagem é de madeira, nas dimensões e formato que menciona.

17. Chamado novamente o Perito nomeado pela Receita Federal para complementar seu Laudo anteriormente emitido, respondendo ao quesito formulado às fls. 55, respondeu, no verso do mesmo documento:

*"Entendemos que, devido às condições apresentadas pela mercadoria no momento de sua vistoria e tomando, por base os documentos apresentados (laudos técnicos do Ministério da Agricultura e registros de temperatura), essa mercadoria (alhos)*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

*ficou exposta a temperaturas superiores à especificada, provavelmente durante o seu transporte marítimo.*

*Obs: embora tenhamos solicitado os registros da temperatura dos containers durante o transporte marítimo, estes não foram apresentados até a presente data”.*

18. Os Container são do tipo refrigerados (REEFER) significando que possuem equipamentos próprios de refrigeração, ajustados internamente antes do embarque e que necessitam somente do fornecimento, de fora, de energia elétrica.

19. Foram estofados (consolidados) pelos embarcadores/exportadores na origem, o que se designa pela expressão “SHIPPER’S LOAD AND COUT” estampada no corpo do Conhecimento de Transporte, tendo sido efetuado o transporte na modalidade “Porta a Porta” (House to House).

20. O Julgador *a quo* manteve a responsabilidade do Transportador, na pessoa da Agência ora recorrente, mantendo o entendimento do Autuante.

Estes, portanto, os principais fatos que marcam a primeira fase de instrução do processo de que se trata, até a realização das diligências determinadas por este Colegiado.

Nos quesitos que formulamos para serem respondidos pelos diversos envolvidos no assunto e, ainda, na consulta formulada à antes citada ABNT, tudo estampado às fls. 93/99 destes autos, ficou configurado o rosário de dúvidas que nos acercavam com relação ao litígio aqui em exame.

Pois bem, já numa segunda fase do desenrolar do feito, após o retorno da primeira diligência determinada, novos fatos e informações foram trazidos aos autos que, ao invés de nos dar maiores esclarecimentos, ao contrário, tornou ainda maior o imbróglio que reveste este processo.

É marcante a divergência de opiniões entre os Peritos das partes contrárias, com relação à adequabilidade da embalagem utilizada para transporte da mercadoria envolvida – **caixas-de-papelão**, sendo que a Recorrente tem a seu favor da norma do M. da Agricultura que estabelece como sendo **caixas-de-madeira** as embalagens adequadas para transporte, armazenamento, etc., de alhos.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

O Perito designado pela fiscalização insiste em que a causa da avaria foi a elevada temperatura à qual a mercadoria foi submetida, em local fechado, o que implica em rápida maturação destes organismos vivos.

O referido Perito designado pela fiscalização esclarece que examinou tão-somente os Registros de Temperatura dos Containers colocados após a descarga, ou seja, que mediram a temperatura durante o período de armazenamento no TRA – IV DEICMAR.

Reitera que os registros de temperatura dos containers durante o transporte marítimo não lhe foram apresentados.

Ocorre que, como já mencionado, tais discos de registros da temperatura, relativos à viagem marítima, já haviam sido trazidos aos autos por cópias pela Autuada, estando acostados às fls. 49/50, desde 01/08/94, data da apresentação da Impugnação de Lançamento.

Afirma, ainda, que os registros referentes a todo o período de armazenamento no Terminal, entre a descarga e a vistoria, indicam que a temperatura manteve-se adequada, em torno de +3°C, e que o produto já se encontrava totalmente deteriorado há aproximadamente 5 meses antes da data da vistoria.

De outro modo, o Engenheiro Agrônomo Nelson Teixeira de Mendonça, Perito nomeado pela Recorrente, em seu Laudo Complementar de fls. 139/141, traz as seguintes informações:

*- Os discos por ele examinados se referem aos períodos situados entre a estufagem, embarque e realização da Vistoria Aduaneira, portanto com 140 dias de registros. Significa que teve acesso a todos os discos registradores de temperaturas pertinentes. Reporta-se aos documentos acostados às fls. 49/50 e reafirma que lhe foram entregues pela Agência Lachmann.*

*- A temperatura de +3° C foi solicitada por transcrição escrita à mão nos bordos dos discos acoplados ao sistema de refrigeração e de acordo com recomendação do embarcador que contratou o transporte.*

*- A informação anterior é contraditada pela resposta ao 5° quesito formulado, quando afirma que não teve acesso aos discos*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

*registradores correspondentes ao período de armazenamento no TRA.*

*- Novamente reafirma a contradição, na resposta ao quesito nº 6, ao afirmar: "Container TRLU 100365-5 temperatura constante de +3° C. Container NYKU 760127-6 – Temperatura de +3° C durante a viagem e descontrolo após 67 (sessenta e sete) dias, de viagem e já em terra, armazenada no TRA Deicmar, com máxima de 30° C e mínima de 8° C.*

*- Nos dois módulos utilizados para transporte não ocorreram registos de variações de temperatura, com aquela registrada de +3° C, durante o percurso da viagem de Shenzhen – China até o Porto de Santos, num total de 58 dias.*

A Depositária – TRA IV – DEICMAR, por sua vez, às fls 112, esclarece que:

*"Como normalmente acontece, os discos registradores de temperatura são retirados pelo representante do armador, sendo os containers entregues sem nenhum disco. Neste caso dos oito containers, dois foram entregues com disco apontando o registro da viagem e um com o disco totalmente em branco, conforme citado no Laudo Técnico SETCDE 0524/94 datado de 28/02/94.*

*Assim sendo, torna-se impraticável a leitura da temperatura durante o transporte, bem como no ato da descarga. Isto posto, o depositário não dispõe de elementos para ressaltar qualquer anormalidade na refrigeração da mercadoria, razão pela qual o termo de avaria do TRA IV limita-se ao estado aparente dos containers, conforme constou nas BMC's relativas ao caso.*

*Por tais razões, não é correto afirmar que o Depositário aceitou os containers em boas condições, especialmente no que diz respeito ao seu sistema de refrigeração. A falha no sistema de refrigeração só foi possível ser detectada após a avaliação citada no laudo técnico SETCDE 0524/94, reforçada pelo estado físico da mercadoria quando da abertura dos referidos containers.*

*Dos dois containers cujos discos foram encontrados, na vistoria oficial foi verificado que a temperatura fixada inicialmente foi de*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

*3° C, alterando-se posteriormente com queda e depois elevação até 30° e 32° C, notando-se grande descontrolo”.*

Essas considerações sobre a sistemática de recebimentos e ressalvas de containers, com relação aos discos registradores de temperatura da viagem (antes do armazenamento no terminal), podem ser verdadeiras mas não convencem, pelo aspecto da fixação de responsabilidades por avarias à carga.

É inadmissível que o Depositário, sendo responsável por quaisquer danos/avarias verificados em mercadorias recebidas em seus armazéns ou depósitos, **sem ressalva ou protesto**, como estabelece o Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, possa aceitar tal situação, ou seja, que os containers sejam-lhe entregues pelos transportadores marítimos (Agentes) sem os respectivos discos registradores de temperaturas da viagem, ou cópias deles.

O fato da inexistência de tais discos registradores, por si só, já deveria ensejar uma ressalva específica a respeito, colocando sob suspeição a integridade da carga acondicionada nos respectivos Containers.

Por outro lado, a parte final da informação da DEICMAR, dando conta de que *“Dos dois containers cujos discos foram encontrados, na vistoria oficial foi verificado que a temperatura fixada inicialmente foi de 3° C, alterando-se posteriormente com queda e depois elevação até 30° e 32° C, notando-se grande descontrolo”*, choca-se, frontalmente, com as afirmações do Perito designado pela fiscalização, no sentido de que os registros de temperatura do período do transporte marítimo não foram por Ele examinados, pois nunca lhe foram entregues.

Ora, se estavam tais discos presentes quando da Vistoria Oficial, com as anomalias mencionadas pela Depositária, como pode o I. Perito não ter tido conhecimento de tais registros, se esteve presente na mesma vistoria ???

A Agência Lachmann, ora recorrente, presta informação às fls. 124, dizendo que **“não está de posse dos discos registradores de temperatura dos contêineres nos quais a carga estava estufada”**.

Por último, nesta segunda fase de instrução do processo, provocada por esta Câmara, a Importadora também se manifestou, com esclarecimentos às fls. 133.

Afirma, dentre outras coisas, que:



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

*A) Não teve conhecimento de como a mercadoria estava sendo transportada, desde sua origem, a CHINA, até o destino. Tanto naquela oportunidade, como também até hoje, sabemos que os alhos chinês são transportadas acondicionadas em caixas de papelão. A mercadoria estava chegando para outros comerciantes, em ótimo estado, motivo pelo qual acreditávamos que a embalagem utilizada devia ser de padrão internacional.*

Essa afirmação vem a demonstrar que a importadora desconhecia as normas de embalagens ditadas pela Portaria nº 127/91, do Ministério da Agricultura.

Afirma, ainda, dentre outras coisas, que:

*B) O exportador julga que a mercadoria foi enviada em bom estado, tendo sido avariada durante o período de transporte pelo seu mal acondicionamento. (grifei)*

....

Ora, se a avaria houvesse decorrido, efetivamente, em virtude de **mal acondicionamento** no período de transporte, é certo que toda a responsabilidade seria do exportador ou do importador, mas nunca do transportador, uma vez que esse **mal acondicionamento**, no interior dos Containers, foi de responsabilidade do embarcador/exportador.

Finalmente, numa terceira e última fase de instrução processual, após a segunda diligência determinada por esta Câmara, pela Resolução nº 302-0.934, de 10/12/99 (fls. 149/55), veio a informação de fls. 170, produzida pelo Fiscal do M. Agricultura, dando conta de que:

“...em virtude do intervalo de tempo decorrido entre os fatos e a presente solicitação, as informações necessárias foram prejudicadas uma vez que, dada as precariedades de local adequado para o arquivamento dos processos relativos às atividades operacionais; através da Portaria nº 289/98 o Sr.Delegado Federal de Agricultura do Estado de São Paulo, criou uma comissão Especial incumbida de proceder a seleção e posterior destruição de documentos com mais de (05) cinco anos de arquivamento.

No último dia 14/06/2000, procedeu-se à destruição do material selecionado, entre eles os processos e correspondências relativas a 1994.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

Quanto aos quesitos formulados nas paginas 152/154 temos as seguintes informações:

*(a) A Portaria nº 127 de 04 de outubro de 1991, estava em vigor por ocasião do transporte da mercadoria. O fato do aparecimento de utilização de embalagens de papelão para o acondicionamento do produto, provocou alterações nas normas e uma autorização especial concedida pela Gerência Nacional de Classificação e Padronização de Vegetais – GCP/DFPV/SDR/MA para o acondicionamento nesse tipo de embalagem.*

*(b) O uso de embalagens de papelão vem mostrando-se vantajosa quando comparado com embalagens de madeira, ao ponto de predominar no mercado intencional.*

.....”

De tudo quanto se viu acima, Nobres Pares, este Relator entende que não existe a razoável segurança necessária para se estabelecer, com certeza, a responsabilidade concreta pelas avarias apuradas na mercadoria envolvida.

Com efeito, não se consegue determinar, com exatidão, tanto a causa (ou causas) da avaria, nem tampouco precisar o momento em que ela se configurou. Conseqüentemente, impossível chegar-se a apontar o responsável pelo dano constatado.

Do ponto de vista do transportador marítimo, que é o de quem aqui se cuida, na qualidade de responsável pelo crédito tributário exigido, posso asseverar que:

(a) A mercadoria envolvida foi estufada (consolidada) nos Containers mencionados pelos exportadores/embarcadores, na origem, o que se comprova pela expressão inserida no Conhecimento de Transporte: “SHIPPER’S LOAD AND COUT”, tratando-se de um transporte na modalidade porta a porta ou “House to House”;

(b) Isto significa que o transportador não tem nenhuma interferência nem responsabilidade (1) pelo tipo de embalagem utilizado pelo exportador – caixas de papelão – (2) nem tampouco pela sua adequada ou inadequada acomodação no interior dos cofres de carga;

(c) Os Containers são do tipo REEFER, dotados de equipamento próprio de refrigeração, com controle de temperatura interior. O transportador é

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.627  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.851

responsável tão-somente pelo fornecimento ininterrupto da energia elétrica necessária ao funcionamento do equipamento.

Em momento algum se cogitou a possibilidade de ter havido, durante a viagem, a interrupção desse fornecimento de energia elétrica pelo respectivo navio. Nada se falou a respeito nestes autos.

(d) O Perito designado pela Receita Federal não examinou os discos registradores de temperatura referentes ao período da viagem marítima, não tendo tido condições de afirmar se houve ou não variação da mesma temperatura a bordo da embarcação transportadora.

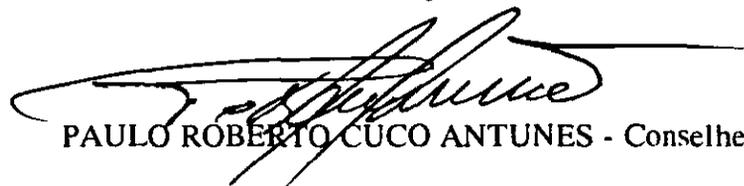
(e) O Laudo inicial produzido pelo M. da Agricultura (fls. 11), apontando as avarias mencionadas, só foi emitido em 09/02/94, ou seja, 28 (vinte e oito) dias após a descarga, quando a mercadoria já se encontrava sob a responsabilidade da depositária – Deicmar.

Esse tempo poderia ter sido suficiente para a danificação da carga, no todo ou em parte, desde que tenha havido variação de temperatura no interior dos Containers, pois segundo o perito designado pela repartição fiscal, tais condições implica numa rápida maturação dos organismos vivos.

(f) O depositário – TRA – IV DEICMAR, pelos motivos alegados, não fez qualquer ressalva ou protesto em relação à qualquer eventual variação da temperatura no interior dos referidos Containers, antes do seu recebimento, em suas dependências, para armazenamento.

Tenho, portanto, por não configurada a responsabilidade do transportador marítimo e, conseqüentemente, pelo seu Agente ora atuado, pelas avarias apuradas na mercadoria de que se trata, razão pela qual voto no sentido de dar provimento ao Recurso Voluntário aqui em exame, por ser improcedente a ação fiscal de que se trata.

Sala das Sessões, em 04 de julho de 2001

  
PAULO ROBERTO CÚCO ANTUNES - Conselheiro



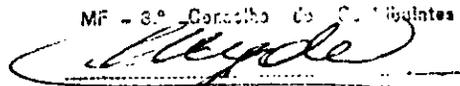
MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
\_2ª\_ CÂMARA

Processo nº: 11128.000953/94-84  
Recurso n.º: 118.627

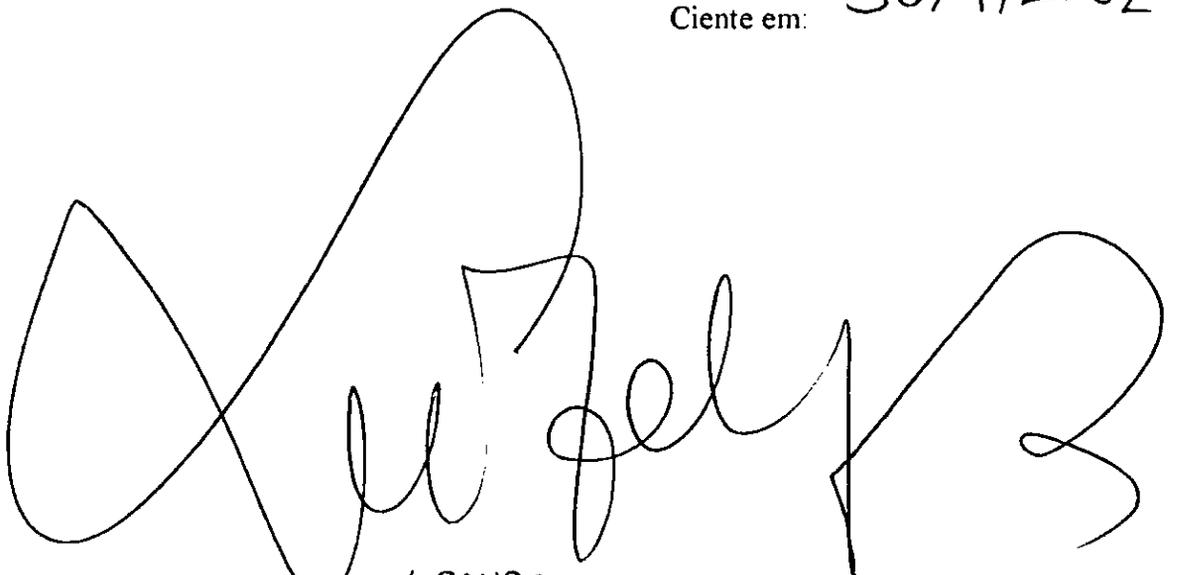
TERMO DE INTIMAÇÃO

Em cumprimento ao disposto no parágrafo 2º do artigo 44 do Regimento Interno dos Conselhos de Contribuintes, fica o Sr. Procurador Representante da Fazenda Nacional junto à 2ª Câmara, intimado a tomar ciência do Acórdão n.º 302-34.851.

Brasília-DF, 04/02/2002

MF - 3.º Conselho de Contribuintes  
  
Henrique Pinto de Aguiar  
Presidente da 2.ª Câmara

Ciente em: 30/4/2002

  
LEANDRO FELIPE BUSSAN  
PROCURADOR DA FAZENDA NACIONAL