

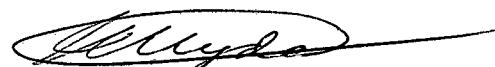
MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
SESSÃO DE : 22 de agosto de 1997
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.859
RECURSO Nº : 118627
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

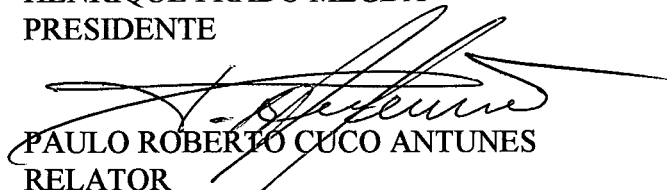
Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade, em converter o julgamento em diligência, nos termos do Relatório e Voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 22 de agosto de 1997



HENRIQUE PRADO MEGDA
PRESIDENTE



PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
RELATOR



PROCURADOR DA FAZENDA NACIONAL

VISTA EM

08 OUT 1997

Participaram, ainda, do presente julgamento, os Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, UBALDO CAMPELLO NETO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, ANTENOR DE BARROS LEITE FILHO e LUIS ANTONIO FLORA.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

RESOLUÇÃO Nº : 302-0.859
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

Contra a ora Recorrente foi lançado crédito tributário, pelo valor de UFIRs 2.426,66, conforme Notificação de Lançamento às fls. 01, em decorrência da avaria total (100%) de uma partida constante de 2.000 (duas mil) caixas com alhos brancos frescos, acondicionadas em dois (2) Containers do tipo "REEFER", transportados sob cláusula "SHIPPER'S LOAD AND COUT", procedentes da China, pelo navio MC DIAMOND, Conhecimento nº NYKS479026477, emitido em Hong Kong em **novembro de 1993**.

A vistoria foi realizada a Requerimento do Consignatário (fl. 06), que contém as seguintes informações adicionais:

"Informação nº 008/94-S do Min. da Agricultura, Abastecimento e Reforma Agrária: constatou-se: fermentação, brotação excessiva, desidratação perda de consistência e presença de bolor; "

O Termo de Vistoria Aduaneira, encontrado às fls. 2/3 dos autos, contém, ainda, as seguintes informações:

"Quadro 10. Extravio ou Avaria

- 10.1 Presença de Autoridade Pública: **exigível**
- 10.2 Termo de Avaria: **Inexiste**
- 10.3 Indícios Externos de Violação: **Não há**
- 10.4 Sinais Externos de Avaria : **Não**
- 10.5 Cintamento ou Sinetagem: **Não**
- 10.6 Adequação da Embalagem: **Não**
- 10.7 Causas da Avaria ou Extravio: **Outras.**

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

Quadro 13. Excludentes de Responsabilidade

1 - Transportador:

- Fez ressalva ou protesto no conhecimento de carga: **Não**
- Declarou no Termo de Visita: **Não**
- Comprovou tratar-se de vício próprio, caso fortuito ou força maior: **Não**
- Apresentou outros excludentes: **Não**

2 - Depositário:

- Fez ressalva ou protesto no documento de entrada: **Não**
- Lavrou Termo de Avaria : **Não**
- Comprovou fraude do transportador: **Não**
- Apresentou outros excludentes: **Não**

Quadro 15 Responsabilidade pela Avaria ou Extravio

No exercício das funções de Auditores Fiscais do Tesouro Nacional, procedemos à vistoria das mercadorias especificadas, classificadas e avaliadas no Demonstrativo anexo e apuramos, de conformidade com os termos do R.A. citado, que o responsável pelo dano ou avaria é o TRANSPORTADOR, qualificado no quadro 08.2"

As fls. 11 encontra-se cópia da mencionada Informação 008/94-S do Serviço de Vigilância Agropecuária - Porto de Santos, do Ministério da Agricultura, Abastecimento e Reforma Agrária, emitido em fevereiro de 1994, dizendo, dentre outras coisas, o seguinte:

"CONSTATOU-SE QUE: -FERMENTAÇÃO, BROTAÇÃO EXCESSIVA, DESIDRATAÇÃO PERDA DE CONSISTÊNCIA E PRESENÇA DE BOLOR."

O navio entrou no porto de Santos em 13/01/94 e, no mesmo dia, a carga acondicionada nos Containers TRLU 100365-5 e NYKU 760.127, foi removida para o TRA da Deicmar S/A, como atestam os docs. de fls. 19 e 22/23. O pedido de Vistoria Aduaneira (fl. 06) foi registrado na repartição fiscal em 22/03/94.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

Na Guia de Movimentação de Container (fls. 22/23) consta as seguintes condições do Container: 1-Amassado, 2-Arranhado e 3-Enferrujado. Nenhuma outra observação existe, inclusive com relação à inexistência de disco controlador de temperatura.

Os documentos de fls. 27/29 atestam que foi marcada a vistoria aduaneira para o dia 01/06/94, às 09:00, no TRA IV - DEICMAR

Às fl. 30 encontra-se Ofício nº 121/94-S, de 06/06/94, emitido pelo Sr. Chefe do Serviço de Vigilância Agropecuária do Porto de Santos à repartição aduaneira, informando que a equipe que participou da vistoria aduaneira em questão confirmou o Laudo (Informação 008/94-S) emitido por aquela unidade em 09/02/94, que constava estar a mercadoria composta por 2000 caixas de alhos brancos frescos, deteriorada devido excesso de brotação, fermentação, desidratação, perda de consistência e presença de bolores, **já naquela época**.

Às fl. 34/35 acha-se o Laudo nº 0924/94, emitido pelo Técnico Certificante designado pela repartição aduaneira, que informa, dentre outras coisas, o seguinte:

- que a mercadoria vistoriada estava estofada no interior dos Containers NYKU 761127-7 e TRLU 100365-5;
- que de acordo com a documentação verificada, durante a sua estofagem nesses containers, esse produto deveria permanecer a uma temperatura de + 3°C;
- que a mercadoria encontrava-se completamente avariada, apresentando alterações totais em suas características organolépticas (bulbos mofados, desidratados, molhados, brotados, etc.);
- pelos motivos indicados, a depreciação é igual a 100% (cem por cento);
- que após exame minucioso dos registros de temperatura mantida nos interiores desses containers (período compreendido 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, admite 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;
- que pelas razões mencionadas a mercadoria não se encontra em condições de ser aplicada para o fim original ao qual normalmente se destina (alimentação humana) nem em quaisquer outras finalidades.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

No campo 16 do Termo de Vistoria Aduaneira (fl. 03 verso), foi colocada a seguinte **observação** pela fiscalização:

"Em ato de Vistoria Aduaneira realizada no dia 01/06/94 às 9:00 h, no TRA IV - DEICMAR, foi examinada a mercadoria contida nos cc' TRLU 100.365-5 e NIKU 760.127-6 (alhos brancos frescos), pela comissão designada, que com base no Laudo SETCDE nº 924/94, do técnico credenciado nesta Alfândega considerou o índice de depreciação de 100%, em virtude das condições térmicas diferentes das exigidas, para o transporte da mercadoria. O responsável é o transportador: LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A, ficando o crédito tributário assim constituído: I. Importação R\$ 1.363,30 - 2.426,66 UFIR."

O Conhecimento de Transporte, acostado por cópia às fls. 7, contém a seguinte indicação:

"SHIPPER'S LOAD AND COUT TWO (2X20') REEFER CONTAINER"

No referido documento não existe qualquer informação a respeito da provável temperatura de manutenção da carga.

Às fl. 24 encontra-se informação da SOAP, da DRF-Santos, no sentido de que nada consta nos Termos de Avaria do TRA IV - Deicmar.

Tendo recebido a Notificação de Lançamento 054/94 (fls. 01) em 25/07/94, com prazo de 5 (cinco) dias para apresentar Impugnação, a Autuada protocolizou sua Defesa na Alfândega do Porto de Santos em 01/08/94 (fls. 40), a qual foi considerada tempestiva pela Autoridade julgadora de primeira instância.

Em suas razões de Impugnação, argumentou a Interessada, em síntese, o seguinte:

- que a vistoria foi realizada fora do tempo normal para uma carga perecível, ou seja, o navio chegou a Santos em 13.01.94 e a vistoria somente foi realizada em 06.07.94;
- que existe inexatidões no Laudo do Técnico Certificante, pois a resposta "3c" fornecida pelo mesmo Técnico não induz à certeza do mesmo de tal forma que o AFTN encarregado do processo solicitou informações mais precisas; que os transportadores marítimos, através de seus seguradores, submeteram o assunto a

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

apreciação do Engenheiro Agrônomo Nelson Teixeira de Mendonça, tendo o mesmo produzido Laudo que apresenta em anexo e que incorpora-se à sua Defesa;

- que tal é a ânsia em atribuir responsabilidade ao transportador marítimo que não se cogita em verificar que o transporte marítimo foi feito no espaço de **1 mês e 27 dias**, enquanto que a permanência no porto foi da ordem de **5 meses e 23 dias**;
- que os exportadores ovaram o container e prepararam os detalhes da carga, não suprindo o navio com qualquer instrução relativa à temperatura a ser mantida durante a viagem;
- que, conseqüentemente, não existe qualquer razão técnica ou legal para impor penalidade ao transportador marítimo, razão pela qual pede o cancelamento do crédito tributário.

Às fls. 41/45 encontra-se o LAUDO DE VISTORIA OFICIAL nº NTM 171/94, acostado aos autos pela então Impugnante, que contém anexos de fls. 46 até 52.

Esse Laudo, emitido em 29/06/94, pelo Engenheiro Nelson Teixeira de Mendonça, contém informações mais detalhadas, das quais destaco:

"V- VISTORIA

As caixas-de-papelão, depois da abertura dos containers frigoríficos, foram retiradas e abertas pelo Perito Certificante, Sr. Luiz Aurélio Alonso e os bulbos, tomados ao acaso, foram cortados a fim de se verificar com detalhes as condições internas dos dentes/bulbilhos.

Os bulbos, após o corte, apresentaram as seguintes condições internas:Murchos, desidratados, apresentando adiantado processo de brotação e com desenvolvimento de fungos. Todos os bulbos apresentavam seus bulbilhos com brotação e em degeneração cíclica final - Utilização 0%"

"VI- RESULTADOS DA VISTORIA"

"As partes envolvidas embarcadores e recebedores, estabeleceram entre si, que o meio de transporte seria Casa a Casa, e conseqüentemente, as unidades sobre inspeção foram estufadas na origem, Shenzhen pelos embarcadores."

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

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

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

"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."

"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."

"VII- INFORMAÇÕES TÉCNICAS"

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 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.

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

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

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.

Embalagem 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.

VIII – CONCLUSÕES

1 – Os containers frigoríficos foram transportados e descarregados do navio “MC Diamond”, viagem nº 1, nas mesmas condições como foram embarcados, com as seguintes anormalidades:

- indicando 3°C (três) graus Celsius positivos, nos discos dos sistemas frigoríficos – temperatura inadequada para conservação do alho estivado nestas unidades frigoríficas.
- sem nenhuma recomendação de temperatura de transporte e sistema de ventilação no Conhecimento Marítimo.
- os containers no momento da inspeção apresentavam as janelas de ventilação fechadas, não permitindo as trocas gasosas durante a viagem e durante a armazenagem no T.R.A. IV Deicmar.

2 - Todas anormalidades previamente mencionadas 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.

3 - Esta Vistoria Oficial foi levada a efeito em 1º de junho de 1994, exatamente 140 (cento e quarenta) dias depois da descarga, tempo demasiado longo para este tipo de mercadoria, que sobre boas condições de conservação tem seu ciclo de vida por 6 (seis) a 9 (nove) meses, quando especificamente mantido a 0°C graus Celsius e 75% de umidade.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

4 - O navio "MC DIAMOND" não é responsável pela avaria e prejuízo ocorridos na mercadoria transportada, alhos brancos frescos soltos. Toda anormalidade verificada é inerente a esta mercadoria, em final de ciclo de vida, já com um ano de armazenamento, e nenhuma responsabilidade pode ser atribuída ao navio transportador."

O documento - Anexo nº1 - acostado ao referido Laudo é uma cópia do Conhecimento de Transporte antes mencionado.

O Anexo nº 2 insere cópias de "discos registradores de temperatura", provavelmente relacionados com os Containers envolvidos, porém não me é possível concluir se tal informação é exata, nem tampouco tenho condições para entender o que tais documentos estão demonstrando. Faltam-me condições técnicas para tanto.

O Anexo nº 3 (fl.52) é uma cópia da Portaria nº 127, de 04 de outubro de 1991, publicada no D.O.U. do dia 09 do mesmo mês, da DIVISÃO DE PADRONIZAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO, do MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO ABASTECIMENTO E DA REFORMA AGRÁRIA.

Na referida Portaria o Sr. Ministro resolve:

I - Aprovar a norma de embalagem para acondicionamento, manuseio, transporte, armazenagem e comercialização de produtos hortícolas destinados ao mercado atacadista interno.

II - As embalagens com dimensões e matéria-prima diversas daquelas prevista nesta norma deverão ser requeridas, com todas as informações e amostras, ao órgão específico do Ministério da Agricultura e Reforma Agrária, ao qual compete a análise, o acompanhamento e a aprovação final.

III - A fiscalização das dimensões internas das embalagens contidas nesta norma será executada pelo órgão competente, na sua fabricação e comercialização, contendo ou não produto hortícola.

IV - omissis.

V - omissis .

34. OITAVADA- MADEIRA
PRODUTO: ALHO
DIMENSÕES INTERNAS: 500
LARGURA: 305
ALTURA: 160.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO N° : 11128-000953/94-84
RECURSO N° : 118.627

Na mesma Portaria encontra-se um desenho com amostra da embalagem mencionada.

Em razão do questionamento colocado pela Impugnante a respeito do item "3 C" do laudo do Técnico Certificante, foi solicitado pela fiscalização, ao mesmo Perito (fls. 55), um aditamento ao seu Laudo inicial de n° 0924/94, no sentido de:

"Esclarecer quanto ao item 3C se:

- A avaria foi decorrente de diferentes condições térmicas durante o transporte marítimo ?"**

No verso do mesmo Requerimento, responde o Perito:

"Em resposta ao aditamento ao Laudo n° 0924/94, relativo ao teor da resposta ao quesito n° 3c, podemos acrescentar o seguinte:

Entendemos que, devido às condições apresentadas pela mercadoria no momento da vistoria e tomando, por base os documentos apresentados (laudos técnicos do Ministério da Agricultura e registros de temperatura), essa mercadoria (alhos) ficou exposta à temperaturas superiores a especificada, provavelmente durante o seu transporte marítimo.

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

Seguiu-se, então, a Decisão de n° DRJ/SP n° 006949/06-41.390, julgando a ação fiscal procedente, contemplando a seguinte Ementa:

"VISTORIA ADUANEIRA – responsabilidade, pela avaria das mercadorias, a agência marítima. Não eliminam a responsabilidade as alegações de que não é armadora do navio de que não foi instruída sobre as condições frigoríficas em que deveriam ser mantidas as unidades de carga. AÇÃO FISCAL PROCEDENTE."

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

São argumentos que, basicamente, nortearam tal Decisão, os seguintes:

- de acordo com o seu art. 81, o Regulamento Aduaneiro expressamente impede que a interessada se livre da exigência tributária com base na afirmação de que os exportadores, em relação às condições de transporte do alho, não lhe deram instruções adequadas;
- também não lhe aproveita a afirmação de que, por ser agente e não armadora do navio, não está sujeita ao crédito tributário, porquanto o parágrafo único do artigo 32 do Dec.-Lei nº 37/66, com a redação dada pelo Dec.-Lei nº 2472/88, reza que é responsável solidário “o representante, no país, do transportador estrangeiro;
- a reclamação, quanto ao fato de a vistoria ter sido realizada apenas em 01/06/94 em nada altera a justeza da ação fiscal, pois, já em 09/02/94, o Serviço de Vigilância Agropecuária, do Ministério da Agricultura, tinha constatado que ocorreu “fermentação, brotação excessiva, desidratação, perda de consistência e presença de bolor”. E que a carga deveria ser destruída;
- não tem força o argumento de que os exportadores não supriram o navio com qualquer instrução a ser observada durante a viagem. A Lei 6288/75 define, em seu artigo 3º, que “o container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador”. A empresa efetuou o transporte da carga num container frigorífico (transporte esse que, por sua própria natureza, requer cuidados específicos). A empresa, cuja razão básica de existência é prestar serviços de transporte, adotou, neste caso de transporte que exige condições especiais, a temperatura de 3 graus Celsius. Vem agora, em sua defesa, alegar que não foi informada sobre a temperatura correta. Mas não teve o cuidado de, antes de iniciar a viagem, descobrir a temperatura conveniente. Deixa claro, então, que ajustou a temperatura de forma arbitrária;
- quanto a afirmação de que o tempo de viagem, 60 dias, é incompatível com as regras de conservação: não foi apresentada pela defesa nada que dê sustentação a essa assertiva.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

Intimada sobre a Decisão em 16/01/97, conforme A.R. às fls. 65, a Autuada apresentou Recurso a este Conselho em 07/02/97 – protocolo às fl. 66, tempestivamente.

Em tal Apelação a Recorrente insiste na tese da não responsabilidade imputada ao transportador marítimo, asseverando, dentre outras coisas: que a Apelada, em sua Decisão, resolveu trilhar o caminho mais curto, que é impor ao transportador ônus ao qual ele não deu causa, pois transportou o Container que recebeu estufado e lacrado pelo exportador; que o Container, embora descarregado em 13.01.94, somente foi “amostrado” pelo Ministério da Agricultura em 09.02.94, 24 dias após a descarga, sabendo-se que o alho é uma mercadoria de vida curta, mesmo em condições adequadas de conservação e que a carga já havia tido uma viagem de 1 mês e 27 dias; que o Laudo por Ela apresentado, do Engenheiro Agrônomo Nelson Teixeira de Mendonça, não foi devidamente considerado na Decisão recorrida, sendo que o técnico designado pela DRF é um engenheiro químico; que é ora de o Brasil adequar-se à modernidade, pois o transportador não vê a condição da mercadoria que lhe é entregue para transporte na modalidade house, ou seja, casa (estufado pelo exportador) e, como não vê, não pode saber se está ovado adequadamente, em pilhas que permitam a circulação do ar, por exemplo.

Presentes os autos à Douta Procuradoria da Fazenda Nacional, manifesta-se às fls. 72/73 (numeradas por este Relator), pleiteando a manutenção da Decisão recorrida.

Por bem destacar os seguintes argumentos da D. Procuradoria:

“(...)Considere-se, inicialmente, que a mercadoria estrangeira que constar do manifesto de carga como entrada em nosso País e cuja falta for apurada no ato de descarga ou conferência, será considerada, para efeito da ocorrência do fato gerador, como efetivamente entrada, recaindo sobre a mesma os tributos em vigor à data da apuração da falta.

É o caso dos presentes autos, em que ocorreu avaria de mercadoria. A recorrente tenta se eximir da obrigação, mas não tem razão. Com efeito, ao firmar TERMO DE RESPONSABILIDADE, passa o agente a assumir obrigações relativas ao pagamento de tributos, multas e demais encargos a serem satisfeitos por força da divergência apurada, na qualidade de agente consignatário, equiparando-se ao transportador, não podendo, agora, se exigir dessa mesma responsabilidade (art. 39, parágrafo 3º, D.L. 37/66).

Do processo administrativo de cobrança, exsurge, sem dúvida, o evidente contrato de mandato. Legítima, pois, a cobrança levada a efeito pelo Fisco, em nome do transportador e de seu representante, o agente marítimo, não havendo que se falar em ilegitimidade de parte.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

De fato, a Conferência Final do Manifesto, prevista no art. 476 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 91.030/85, estabelece que o transportador é o responsável em caso de falta de mercadoria (art. 478, § 1º, VI).

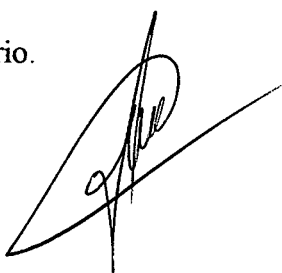
Assim, não enseja dúvida de que o agente marítimo é parte legítima para figurar no pólo passivo da Execução fiscal. Há dispositivo legal expresso, dispondo o Decreto-Lei nº 37, de 18.11.1966, em seu artigo 12, parágrafo único, alínea "a", na redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01.09.88, que:

Art. 32

Vê-se que o caso em tela enquadra-se, exatamente, na hipótese legal suso transcrita, uma vez que o transportador é estrangeiro, sendo a responsabilidade objetiva do agente marítimo, que o representa no Brasil.

Desta forma, constata-se que a Súmula 192 do sempre E. Tribunal Federal de Recursos está superada, em decorrência da própria alteração da legislação aduaneira. Ademais, o artigo 124, inciso II, do Código Tributário Nacional, que é lei complementar, dispõe que "são solidariamente obrigadas as pessoas expressamente designadas por lei".

É o Relatório.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

VOTO

Há que se destacar, inicialmente, que muita ênfase foi dada, desnecessariamente neste caso, à tese da “ilegitimidade de parte passiva”, abordada apenas superficialmente pela Recorrente, tanto em sua Impugnação quanto no Recurso Voluntário ora em exame, quando é certo que a questão está definitivamente superada, em razão da alteração realizada pelo art. 1º, do Decreto-Lei nº 2.472/88, no art. 32, do Dec.-Lei nº 37/66, passando a estabelecer que:

“Art. 32 -

Parágrafo único – É responsável solidário:

a) o m i s s i s

b) o representante, no País, do transportador estrangeiro.”

Afasto, desta forma, a hipótese da impossibilidade de exigência do crédito tributário do Agente Marítimo, por não ser Ele a empresa armadora, sendo perfeitamente possível e legal, neste caso, colocá-lo no pólo passivo da obrigação tributária de que se trata.

Com relação ao mérito, entretanto, não estou convicto da responsabilidade do transportador marítimo pela avaria na carga em questão, sendo que muitos aspectos significativos emergem dos autos, sem que tenham tido, em meu entender, a adequada e devida apuração e enfrentamento, tanto pela repartição lançadora quanto pela Autoridade julgadora de primeiro grau.

Cabe ressaltar, primeiramente, que a questão do transporte marítimo internacional de mercadorias acondicionadas em Containers; da discussão em torno da Lei nº 6.288/75 que considera o Container, para todos os efeitos legais, como um equipamento ou acessório do veículo transportador; do entendimento de que em função dessa lei, o transportador é sempre responsável por todo e qualquer dano ou extravio apurado em relação a tais cargas, todos quantos militam nesse ramo já têm plena noção, usando-se um jargão popular, que “não é bem assim que a banda toca”.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

Felizmente, a maioria dos Nobres colegas Conselheiros integrantes deste Colegiado, assim como dos Ilustres Membros que compõem a Egrégia Câmara Superior de Recursos Fiscais, já estão devidamente adequados à modernidade, no que diz respeito aos aspectos dos transportes de mercadorias em Unidades de Cargas, como é o caso dos Containers, pautando-se, obviamente, pelas claras disposições do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº. 91.030/85, que em seu artigo 478 estabelece:

“Art. 478 – A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa (Decreto-Lei nº 37/66, artigo 60, parágrafo único).”

(meus os grifos e destaques acima)

É interessante verificar que todos quantos invocam o referido diploma legal para imputar responsabilidade ao transportador marítimo, por considerar o Container como equipamento ou acessório do veículo transportador, esquecem-se, deliberadamente ou não, das disposições do artigo 20 da mesma lei, que assim preconiza:

“Art. 20 – A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

- I – erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;**
- II – cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;**
- III – ausência ou inadequação da embalagem;**
- IV – vício próprio da mercadoria;**
- V – manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadoria ou do container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;**
- VI – estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;**

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

- VII – greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transportes, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou**
VIII – explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso de energia nuclear.

Parágrafo único – Apesar das isenções de responsabilidade previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.”

Como se denota, quando ocorrer qualquer das situações estabelecidas nos incisos I a VIII do dispositivo legal acima transcrito, certamente que o transportador marítimo deverá ser exonerado da responsabilidade, uma vez que não terá dado causa ao extravio ou à avaria decorrentes, conforme previsto no antes mencionado art. 478 do Regulamento Aduaneiro.

Imperioso, portanto, a busca adequada e precisa, não só da(s) causa(s) da avaria ou extravio, como também do momento exato da sua ocorrência, para, então, chegar-se à conclusão sobre a responsabilidade pelo crédito tributário, de caráter indenizatório, decorrente do prejuízo sofrido pela Fazenda Nacional.

Parece-me que, no presente caso, não ocorreu a adequada, precisa e necessária apuração dos fatos e, conseqüentemente, da responsabilidade pelo dano constatado.

Temos a destacar alguns fatos marcantes que se sobressaem dentre aos inúmeros elementos que norteiam este processo.

1. A mercadoria envolvida – alhos brancos frescos – foram estofados e dados a transportar pelo exportador, em dois Containers do tipo “REEFER” (dotados de aparelhos próprios de refrigeração), o que se denota pela expressão “SHIPPER’S LOAD AND COUNT” estampada no Conhecimento (fl. 7).
2. Os Containers descarregaram no porto de Santos, do navio “MC Diamond” em 13/01/94, tendo sido, na mesma data, transferidos (removidos) para as dependências do TRA – IV Deicmar.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

3. Não existe Termo de Avaria, seja do Porto (Cia. Docas), no momento da descarga, seja do TRA, onde permaneceu depositada a carga até o momento da vistoria, o que denota que os Containers descarregaram no destino final estabelecido no Contrato de Transportes, sem qualquer indício de avaria.
4. Tanto o Conhecimento Marítimo quanto o Manifesto de Carga não indicam, efetivamente, qualquer exigência do exportador a respeito da manutenção da temperatura da mercadoria para viagem.

Nota: Esses Containers são normalmente estofados pelo exportador ou embarcador, que regulam seus aparelhos de refrigeração previamente à temperatura que entendem correta ou adequada, limitando-se o transportador ao fornecimento de energia elétrica necessária à continuidade do serviço executado pelo equipamento de refrigeração.

5. O Laudo (Informação nº 008/94-S, do Serviço de Vigilância Agropecuária do Ministério da Agricultura (fl.11), está datado de 09/02/94, limitando-se a atestar o estado da mercadoria analisada, nada mais informado a respeito, principalmente no que concerne às prováveis causas da avaria.
6. O Laudo nº 0924/94, emitido pelo Técnico Certificante nomeado pela Alfândega de Santos, estampa o resultado de exame realizado em amostras coletadas, provavelmente, no dia marcado para a vistoria, ou seja, 01/06/94 e, sendo assim, evidentemente que não pode corresponder ao estado da mercadoria no momento da sua descarga no porto de Santos – 13/01/94.
7. Diz o mesmo Perito, às fls. 35, que:

“3c) Após exame minucioso dos registros de temperatura mantida nos interiores desses containers (período compreendido 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”

8. Até aí, nenhuma conclusão se poderia tirar quanto a responsabilidade pela avaria apurada, pois que o Perito não precisou quando teria ocorrido tais variações térmicas, ou seja: Antes do embarque ? Durante o transporte ? Após a descarga ?

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

9. Mais adiante, às fl. 55, verso, o mesmo Perito, atendendo solicitação da fiscalização, aditou o referido Laudo de fl. 34/35, para acrescentar ao mencionado item nº 3c), o seguinte:

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

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

10. Destacamos a frase “**durante o seu transporte marítimo**”, para dizer que a sua confecção está completamente diferente do restante do texto, ou seja, parece ter sido datilografada em máquina diferente, tendo sido o texto complementado posteriormente. É uma rasura, sem qualquer dúvida.
11. O Técnico Certificante nada fala a respeito da embalagem da mercadoria - não do Container, mas das caixas de papelão que acondicionavam o alho. No Laudo apresentado pela Recorrente o Perito afirma que tal embalagem é inadequada para o transporte dessa carga, respaldando-se, inclusive, em Portaria do próprio Ministério da Agricultura.

Existem, ainda, vários outros questionamentos a serem feitos com relação aos aspectos que envolvem este processo, que merecem ser pesquisados e que deixo para elencá-los no teor da proposta que faço em seguida, de conversão do julgamento em diligências para a correta apuração dos fatos.

Com relação às contra-razões aduzidas aos autos pela Douta Procuradoria da Fazenda Nacional, verifica-se que o Ilustre Procurador, com a devida **venia**, confundiu “alhos com bugalhos”, pois que reportou-se às normas e aspectos processuais que dizem respeito à “falta de mercadoria” e ao procedimento de “conferência final de manifesto”, que nada têm a ver com o assunto objeto deste processo, que trata, especificamente, de “avaria” e procedimento de “vistoria aduaneira”.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

Minha proposição, neste caso, é de conversão do julgamento em diligência objetivando a busca de elementos indispensáveis à apuração exata da(s) causa(s) da avaria constatada e, conseqüentemente, da responsabilidade pelo crédito tributário lançado.

Assim, proponho que os autos retornem à repartição aduaneira de origem, para que adote as seguintes providências:

1º) Consulta ao Técnico Certificante, o Engenheiro Dr. Luiz Aurélio Alonso, para que responda aos quesitos seguintes e ofereça detalhados esclarecimentos, a saber:

- a) Qual a sua opinião a respeito da embalagem da mercadoria envolvida (caixas de papelão), no que diz respeito à sua adequação para o referido transporte, considerando, inclusive, o período de duração da viagem e de armazenamento no TRA – Deicmar, nesta fase apenas até a data da realização da análise pelo Serviço de Vigilância Agropecuária do Ministério da Agricultura ?
- b) A quais “**registros de temperatura**” se refere o Digno Perito, quando afirma, em seus esclarecimentos às fl. 55 – verso: “Entendemos que, devido.....(.....e **registros de temperatura**), essa mercadoria.....”
- c) Se tais “**registros de temperatura**” são, como se depreende pela “Obs” colocada no mesmo documento, os discos registradores dos Containers relativo ao período compreendido entre a data da descarga (13/01/94) e a da vistoria realizada (01/06/94), informe, precisamente: 1) qual a temperatura registrada nos mesmos discos em tal período ? 2) se a temperatura, durante todo esse tempo de armazenamento, permaneceu constante ou se houve variações ? 3) quais as variações registradas ? 4) onde, com quem, obteve tais registros na época e onde, com quem, foram deixados após seu exame ?
- d) Se é possível afirmar, pelo exame dos mesmos registros de temperatura, que durante todo o período de armazenagem decorrido entre a data do exame realizado pelo Ministério da Agricultura (09/02/94) e a da realização da vistoria (01/06/94) a situação (condições) da carga permaneceu imutável, ou seja, não houve nenhuma variação ? agravamento ?
- e) A temperatura apurada pelo mesmo Perito nos citados registros, entre a data da descarga (13/01/94) e a da mesma vistoria aduaneira (01/06/94) seria adequada e suficiente o bastante para manter a mercadoria em perfeito estado de conservação e própria para o consumo humano, caso estivesse em tais

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO N° : 11128-000953/94-84
RECURSO N° : 118.627

condições quando da descarga, mesmo que acondicionadas nas referidas caixas de papelão, no interior dos Containers?

- f) Se examinou os registros de temperatura correspondentes ao período decorrido entre a descarga (13/01/94) e a análise do Min. da Agricultura (09/02/94) e, se positivo, qual a temperatura registrada durante esse período ? Se foi registrada alguma variação ?
- g) Se, com sua experiência e pelos documentos examinados, pode afirmar que não era possível que a avaria detectada tivesse ocorrido durante o período mencionado no tópico anterior (entre a data da descarga e a do exame pelo Min. da Agricultura), considerando, nesse aspecto, o tempo então decorrido desde a data da colheita, passando pelo embarque e transporte até o porto de Santos, assim como as características intrínsecas dessa carga, de natureza altamente perecível ?
- h) Se quando da realização da vistoria aduaneira de que se trata o Ilustre Perito verificou se existiam, nos Containers, janelas de ventilação que permitissem as trocas gasosas durante o transporte e armazenamento ? como se encontravam tais janelas quando da vistoria, abertas ou fechadas ?
- i) Oferecer outros esclarecimentos que julgar oportunos a respeito do assunto.

2º) Consulta ao TRA IV – DEICMAR HANIEL S/A, para responder aos quesitos e atender o que se segue:

- a) É correto afirmar que se não foi lavrado Termo de Avaria por esse Depositário, significa que os Containers recebidos para armazenamento direto em suas dependências foram encontrados em perfeito estado, no que diz respeito à sua inviolabilidade, manutenção de temperatura, dotados dos respectivos registros de controle, etc., ressalvados, certamente, os indícios anotados nas “GMC’s” n°s 00069/94 e 00075/94 (itens 1, 2 e 4) ?
- b) Se a resposta é afirmativa, poderia informar qual a temperatura registrada nos referidos discos de controle, no momento do recebimento dos Containers para armazenamento nesse TRA, e que indicam a temperatura durante o transporte

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO N° : 11128-000953/94-84
RECURSO N° : 118.627

marítimo ? Onde e com quem ficaram na época os mencionados discos e onde e com quem se encontram agora ?

Ps. Se tais discos se encontram em seu poder, juntá-los ao processo.

- c) Durante o período de armazenamento nesse TRA, entre a data da descarga (13/01/94) e a da realização de análise pelo Serviço de Vigilância Agropecuária do Ministério da Agricultura (09/02/94), qual foi a temperatura registrada nos respectivos Containers ? Ocorreram variações ? Quais ? Onde e com quem se encontra(m) o(s) disco(s) de controle da temperatura relativos a esse período ?
- Ps. Se tais discos se encontram em seu poder, juntá-los ao processo.

3º) Consulta ao Serviço de Vigilância Agropecuária do Ministério da Agricultura, para responder aos quesitos abaixo e oferecer esclarecimentos e documentos seguintes:

- a) A Portaria n° 127, de 04 de outubro de 1991, estava em vigor por ocasião do transporte da mercadoria de que se trata – novembro/93 a janeiro/94 ? As normas estabelecidas na referida Portaria, mesmo que revogadas ou alteradas por outro ato, se aplicavam no referido período ?
- b) De acordo com tais normas de embalagem da mercadoria envolvida – alho – é correto afirmar que a embalagem utilizada para o transporte e armazenamento dessa carga, durante o período mencionado, era adequada para tal finalidade ?
- c) É correto afirmar que tal embalagem pode ter sido a principal causa das avarias detectadas nessa carga, considerando o período do transporte marítimo (cerca de 1 mês e 27 dias), mais o de armazenamento até a análise realizada por esse órgão (de 13/01/94 a 09/02/94) ?
- d) Estaria esse órgão em condições de afirmar qual a temperatura adequada para a manutenção desse tipo de mercadoria, considerando os aspectos da embalagem utilizada nesse transporte (em caixas de papelão com furos e rasgos longitudinais, acondicionadas em Containers refrigerados) por período em torno de 2 (dois) meses e 24 (vinte e quatro) dias ?

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

- e) Se o funcionário desse órgão, quando da coleta das amostras para exame, chegou a verificar se nos Containers correspondentes existiam janelas de ventilação que permitissem a troca gasosa, necessária para o tipo de mercadoria envolvida ? em caso positivo, como estavam tais janelas, fechadas ou abertas ?
- f) Oferecer outros esclarecimentos que julgar oportunos e juntar, se possível, cópias de documentos, normas, regulamentos, etc. que vigoravam e/ou vigoram atualmente, que tratam das condições de embalagem de mercadorias em geral, temperaturas de conservação empregadas, etc.

solicitando: **4º) Consulta à Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).**

- a) Fornecer cópia das normas, regulamentos, literaturas, etc. editados a respeito das características dos diversos tipos de Containers utilizados no transporte marítimo internacional de mercadorias.
- b) Esclarecer, com todos os detalhes possíveis, se existem diferenças, e quais seriam elas, entre Container denominados "REEFER" e "REFRIGERADOS";
- c) Esclarecer quais são (tipos e nomes empregados) dos Containers dotados de aparelhos de refrigeração, com controle próprio da temperatura e os que utilizam a refrigeração controlada pela própria embarcação transportadora e/ou aparelhos apropriados dos portos e/ou outros depositários, não possuindo tal controle próprio de temperatura ? Como funcionam ?
- d) Esclarecer se todos os Containers dotados de aparelhos de controle próprio de temperatura possuem dispositivos externos para a realização desse controle ou se alguns deles só podem ter sua temperatura modificada por dispositivos internos (dentro dos Containers) ? Indicar os nomes utilizados e características.
- e) Oferecer outros esclarecimentos e documentos que julgar possíveis e oportunos, para maiores subsídios a esta Câmara.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

5º) Consulta ao Perito designado pela Recorrente, o Engenheiro Dr. Nelson Teixeira de Mendonça, para responder aos quesitos e oferecer os esclarecimentos seguintes :

- a) No item 5, do tópico VI- RESULTADOS DA VISTORIA, do seu Laudo de Vistoria emitido para este caso, precisamente às fl. 43 destes autos, está dito que:

“Nos discos acoplados ao sistema de refrigeração foi verificado que a temperatura solicitada é 3°C (.....), acima de zero, o que permite a nós afirmar que os embarcadores, desconheciam a boa temperatura para transporte desta mercadoria.”

- 1) os discos aos quais se refere o I. Perito correspondem a qual período ?
- 2) seriam tais discos aqueles apresentados por cópias no Anexo nº 3 do seu Laudo (fl. 49/50) ?
- 3) em caso afirmativo, quem forneceu tais discos ? com quem se encontram os seus originais ?
- 4) esclarecer o significado da indicação: “...temperatura solicitada...”. como pode distinguir, no caso, que tal temperatura teria sido “solicitada” pelos embarcadores, pelo simples exame desses discos registradores de temperatura ?
- 5) o Perito teve acesso aos discos registradores correspondentes ao período de armazenamento no TRA – Deicmar, entre a data da descarga (13/01/94) e a da realização da vistoria aduaneira (01/06/94) ? em caso afirmativo, esclarecer como se comportou a temperatura em todo esse período : qual a temperatura básica empregada ? se houve variações ? quais em quais períodos ?
- 6) se teve acesso ao disco registrador da temperatura que **precedeu** ao embarque, qual a temperatura básica registrada na ocasião ?

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

- 7) se teve acesso ao(s) disco(s) correspondente ao percurso da viagem marítima, entre embarque e descarga, qual a temperatura básica registrada? houve variações ? quais ?
- 8) informar onde e com quem foram encontrados tais discos ?

6º) Consulta à Recorrente :

- informar se os discos registradores de temperatura dos Containers, em qualquer fase, desde o embarque, encontram-se em seu poder ? proceder a sua juntada aos autos.

7º) Consulta ao Importador – GERALDO AMARANTE COM E IND. LTDA.

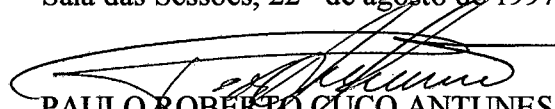
- a) Esclarecer os motivos pelos quais a mercadoria em questão – alhos brancos frescos soltos - foi acondicionada, pelos exportadores, em caixas de papelão, sabendo-se que a embalagem adequada para esse tipo de produto, inclusive considerando a duração da viagem marítima, seria caixas de madeira, conforme definido na Portaria nº 127/91 do Ministério da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária ?
- b) Se efetuou algum contato com os exportadores a respeito do assunto, após ter conhecimento da avaria total da carga em questão ? em caso afirmativo, quais as explicações do exportador e qual o procedimento, medidas, adotadas pelo Importador em relação a futuros embarques da mesma mercadoria ?
- c) Se antes do embarque da mercadoria na origem, esteve em contatos com os exportadores e se acertou detalhes desse carregamento, tais como a questão da embalagem do produto em caixas de papelão e o seu acondicionamento em Containers refrigerados ? a temperatura que deveria ser mantida para transporte ? etc...
- d) Oferecer outras informações e documentos que entender oportunos.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-000953/94-84
RECURSO Nº : 118.627

Concluída a diligência, com a coleta de todas as informações e documentos solicitados, seja a Recorrente cientificada dos seus resultados, abrindo-se-lhe vista dos autos e respectivo prazo para, se for o caso, aditar suas razões de Recurso.

Sala das Sessões, 22 de agosto de 1997



PAULO ROBERTO CÚCO ANTUNES
Relator.