



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128.001666/96-90  
SESSÃO DE : 03 de julho de 2001  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847  
RECURSO Nº : 118.842  
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA  
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

**VISTORIA ADUANEIRA. FALTA DE MERCADORIA.**

As convenções entre particulares não têm o condão de ilidir responsabilidade quanto ao pagamento de tributos (CTN, art. 123).

A falta de mercadoria apurada em container transportado sob a cláusula "House to House" e que apresentou diferença de peso entre o declarado no BL e o verificado na descarga é de responsabilidade do transportador marítimo, mesmo que os lacres de origem estivessem intactos, quando da realização da vistoria aduaneira.

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 o Conselheiro Luis Antonio Flora e o Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes que fará declaração de voto.

Brasília-DF, em 03 de julho de 2001

HÉNRIQUE PRADO MEGDA  
Presidente

ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO  
Relatora

**07 DEZ 2001**

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: MARIA HELENA COTTA CARDOZO, HÉLIO FERNANDO RODRIGUES SILVA, JORGE CLÍMACO VIEIRA (Suplente) e FRANCISCO MARTINS LEITE CAVALCANTI (Suplente). Ausente o Conselheiro PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR.

RECURSO Nº : 118.842  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847  
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA  
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP  
RELATOR(A) : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO

## RELATÓRIO

Trata o presente processo de retorno de diligência.

Em 15/01/96, entrou no Porto de Santos/SP o navio Prosperity Container, trazendo, entre outros, o container GSTU-722.885-2, o qual, de acordo com os BL 1-3-00561.a (fls. 09) e SENUJKT106260 (fls. 11), continha 7.704 pares de tênis, dos quais 5.004 do modelo Etoile (referência 200360), acondicionados em 278 caixas, e 2.700 pares do modelo Versa Workout (referências 200385, 200361 e 200386) em 150 caixas, com peso bruto manifestado de 3.975,14 kgs. e 2.145,00 kgs respectivamente, perfazendo um total de 6.120,40 kgs.

De acordo com o Termo de Avaria nº 267/96 (fls. 38), o peso bruto do container, verificado quando da atracação, foi de 8.560,00 kgs, estando apenas ressalvadas, como avarias, estar o mesmo amassado, arranhado, cortado e remendado.

Considerando que a tara do container é de 3.800,00 kgs, conforme declarado no Anexo II da DI (fls. 17), foi constatado que o peso bruto das mercadorias, quando da descarga, era de 4.760,00 kgs, contra os 6.120,40 manifestados.

Face à diferença de peso verificada, foi designada uma comissão para realizar a Vistoria Aduaneira do cofre.

Segundo o Termo de Vistoria lavrado (fls. 02/05), a Fiscalização, mesmo tendo encontrado os lacres de origem nº 000251 e 144266 intactos, devendo haver no container 150 caixas com 2.700 pares de tênis Reebok, constatou a falta de 1.350 pares, atribuindo ao transportador a responsabilidade pelo extravio, com base no art. 478, inciso IV, do RA.

Em decorrência, foi lavrada a Notificação de Lançamento de fls. 01, para formalizar a exigência do crédito tributário no montante de R\$ 17.046,64, sendo: R\$ 11.364,41 correspondentes ao Imposto de Importação e R\$ 5.682,21 correspondentes à multa prevista no art. 521, II, "d", do RA.

*EM LA*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 118.842  
ACÓRDÃO N° : 302-34.847

Cientificada na própria Notificação, Intersea Agência Marítima Ltda. apresentou impugnação tempestiva (fls. 06/08), argumentando, em síntese, que:

- 1) Com a descarga da mercadoria cessa a responsabilidade do transportador marítimo, passando a mesma para a administração do porto e/ou entidade responsável pelo armazenamento da carga;
- 2) O container em questão deu entrada no Depósito Alfandegado Público sem qualquer ressalva, o que comprova que o cofre de carga estava com os lacres intactos, por ocasião de sua entrada no DPA. Em sendo assim, provado está 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 importador;
- 3) Ressalte-se que o transporte em questão é da modalidade *House to House* e, em consequência, a unidade (container) foi estufada, contada, peiada e lacrada pelo exportador, não tendo o transportador marítimo, em momento algum, participado de nenhuma dessas operações.
- 4) O próprio Termo de Vistoria Aduaneira assinala que os lacres foram encontrados intactos, não havendo como imputar ao transportador marítimo a responsabilidade pela diferença de peso/ mercadoria apurada, uma vez que o comandante do navio entregou o container, no costado do navio, nas mesmas condições em que o recebeu do exportador.
- 5) No presente caso, está evidente que o exportador consolidou as mercadorias com peso/mercadoria a menor, tratando-se, portanto, de um caso típico de erro ou de negligência do exportador, hipótese prevista no art. 30 do Decreto nº 80.145/77, que regulamentou a Lei nº 6.288/75 que, por sua vez, dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em cofres de carga. Nesse caso, entre outros, nos termos do citado artigo, o transportador será exonerado de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias.

*EMLA*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 118.842  
ACÓRDÃO N° : 302-34.847

- 6) O Terceiro Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento, em caso semelhante, na Decisão proferida no Recurso nº 109.622, Acórdão nº 301-25.744.
- 7) Requer a improcedência da ação fiscal.

Em primeira instância administrativa, a ação fiscal foi julgada procedente, nos termos da Decisão DRJ/São Paulo N° 9.159/97-41.593 (fls. 55/58), cuja Ementa assim se apresenta:

“VISTORIA ADUANEIRA – Falta apurada em container com lacres de origem intactos e com cláusula “House to House”. Responsabilizado o transportador na medida em que houve diferença de peso entre o BL emitido no embarque e o verificado no desembarque.”

Intimada da Decisão Singular (AR às fls. 56) e inconformada, Intersea Agência Marítima Ltda. interpôs Recurso tempestivo a este Terceiro Conselho de Contribuintes (fls. 62/66), pelas razões a seguir expostas:

- 1) Nos termos do art. 3º do Decreto nº 116/67, com a descarga e entrega da mercadoria à entidade portuária recebedora, cessa a responsabilidade do transportador marítimo.
- 2) O container em questão foi descarregado e 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 container transportado para o TRA IV – Deicmar.
- 3) Quando da chegada do referido container ao TRA, foi apurada uma diferença entre o peso manifestado e o peso apurado na balança do Terminal, apesar do lacre de origem ter sido encontrado sem sinais de violação.
- 4) Verifica-se, no Termo de Avaria, que o container em questão deu entrada no DAP sem qualquer ressalva, o que comprova que seus lacres estavam intactos, fato este também atestado pelas G.M.C.I., por ocasião de sua entrada no mesmo DPA. Sendo assim, provado está que o comandante zelou adequadamente pela boa guarda da carga, cumprindo fielmente

*EMCA*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847

- o transporte contratado e entregando as mercadorias nas mesmas condições em que as recebeu do exportador.
- 5) Foi o receptor – entidade portuária - que transportou o container da CODESP para o armazém retroalfandegado e somente ali, unilateralmente, aquele armazém lavrou termo de avaria, no qual, além de ressalvas quanto a avarias externas no container, foi também ressalvada divergência de peso.
  - 6) Ressalte-se, ainda, que o transporte em questão foi realizado na modalidade “House to House”, sob a cláusula “said to contain = Shipper Atow, Load, Count & Seal”, ou seja, foi o embarcador que estufou, pesou, lacrou o container e declarou o peso que foi manifestado no contrato de transporte marítimo.
  - 7) Uma vez que o container descarregou com seu lacre de origem intacto, sem indícios de violação e sem 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 qual como recebido do embarcador no porto de origem.
  - 8) É possível, também, que o exportador tenha consolidado quantidade menor de carga no container, tratando-se de caso típico de erro/ negligência do mesmo, hipótese prevista no art. 30 do Decreto nº 80.145/77 como excludente de responsabilidade do transportador marítimo.
  - 9) Estão ainda presentes, ao caso, as hipóteses previstas no artigo 20, I e IV, da Lei 6.288, de 11/12/75, regulamentada pelo Decreto nº 80.145/77, transcritas nesta peça.
  - 10) Várias são as Decisões do Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes acolhendo este entendimento. Para exemplificar, cita os Acórdãos 301-25.744, 302-31.760 e 302-31.890.
  - 11) Argumenta que é absurdo pensar que o capitão do navio devesse conferir o peso do container antes do embarque, até porque a lacração é feita na presença do agente alfandegário.

*EMCA*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847

- 12) Assim, as faltas apuradas na Vistoria Aduaneira não ocorreram em tempo e local sob responsabilidade do transportador marítimo, pelo que requer o provimento do recurso interposto.

A Procuradoria da Fazenda Nacional manifesta-se às fls. 68/74 dos autos, pugnando pela manutenção da Decisão recorrida.

Em Sessão realizada aos 17 de abril de 1998, referido julgamento foi convertido em diligência à Repartição de Origem, por unanimidade de votos, nos termos do voto condutor proferido pelo I. Conselheiro Dr. Ubaldo Campello Neto, relator do processo, à época. Passo à sua transcrição:

“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:

- I. Informar a data da efetiva descarga do container no porto de Santos (do navio para a CODESP);
- II. Informar se naquela oportunidade foi lavrado Termo de Avaria pela CODESP ou mesmo pela DEICMAR (TRA – IV). Juntar cópia em caso afirmativo;
- III. Juntar cópia legível da Guia de Movimentação de Container (G.M.C.I.) correspondente;
- IV. 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.”

Em cumprimento da diligência, foram juntados aos autos os seguintes documentos:

- Folha 90: Guia de Movimentação de Container nº 005030-0/1996, datada de 15/01/1996, mesma data da descarga (neste documento houve ressalva de que o container foi recebido na descarga amassado, arranhado, cortado e remendado).



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847

- Folha 91: Ticket de pesagem, datado de 15/01/96, sendo que às 19:30 horas foi pesado o caminhão da Transcar que transportou o referido container GSTU722.885, apresentando um peso de 20.130 Kg e às 20:33 horas, deduzindo-se a tara de 11.570 kg, foi indicado como peso líquido verificado 8.560 kg.
- Folhas 90 e 91: Termo de Avaria nº 267/96, lavrado em 09/02/96, assinado apenas pelo funcionário do TRA.

À fl. 96 consta a intimação da Recorrente, por via postal. A mesma não se manifestou com referência ao resultado da diligência, no prazo concedido.

Foram os autos reencaminhados a esta Câmara, para prosseguimento.

É o relatório.



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847

VOTO

É do conhecimento de todos os membros desta Câmara minha posição com referência à apuração de faltas de mercadorias transportadas em contêineres sob a cláusula "house to house e shippers load & count".

Considero que estas cláusulas têm o objetivo de facilitar as transações comerciais internacionais, face aos diversos interesses envolvidos, ou seja, exportador, transportador, importador etc., os quais estabelecem uma série de direitos e deveres a serem observados pelas partes.

Desta forma, a Lei nº 6.288/75, dispondo sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, procurou, a nível interno, equacionar o problema deste tipo de transporte, conceituando o termo "container" e esclarecendo que o mesmo é sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador, não podendo, jamais, ser considerado como "embalagem".

Em seu artigo 24, o referido documento legal determinou que as estipulações que contrariem as disposições nele contidas são consideradas nulas e, no artigo 32, finalizou que "a entrega do conhecimento de transporte devidamente preenchido prova a existência de um contrato de transporte, bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora".

O Código Tributário Nacional, lei complementar de hierarquia superior à lei ordinária, em seu artigo 123, afasta a possibilidade de convenções entre particulares ilidirem a responsabilidade pelo pagamento de tributos.

Por sua vez, o Decreto-lei nº 37/66, em seu artigo 32, dispõe que "é responsável pelo imposto o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno". Em seu artigo 60 e respectivo parágrafo único define o que é extravio, sua forma de apuração e as consequências que ele produz no que tange ao Fisco.

O Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, em seu artigo 468, dispôs sobre o objetivo da Vistoria Aduaneira e o método de sua realização sendo que, no artigo 478, parágrafo 1º, arremata que "para efeitos fiscais é responsável o transportador quando houver: (IV) divergência, para menos,

*EMMA*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847

de peso ou dimensão do volume em relação ao declarado no manifesto, conhecimento de carga ou documento equivalente...”.

No processo em pauta, não pode ser responsabilizado o depositário pois este não poderia ter feito ressalva quando do recebimento de container cujos lacres estavam intactos e sem indícios de violação. A única conclusão que nos resta é que aquele que aceitou e recebeu em um acessório de seu veículo (conforme a própria definição do termo “container”) mercadoria estufada irregularmente, a ele cabe a responsabilidade, perante a Fazenda Nacional, de responder pelos tributos e demais encargos decorrentes da irregularidade constatada.

Ratifico, ainda, por pertinentes e precisas todas as fundamentações da Decisão recorrida.

Face ao exposto e por assim entender, nego provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 03 de julho de 2001



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO - Relatora

RECURSO Nº : 118.842  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847

### DECLARAÇÃO DE VOTO

A matéria não é nova neste Colegiado. Ao contrário, inúmeros processos sobre idêntica matéria por aqui já transitaram, tendo ficado registradas diversas sentenças proferidas sempre favoráveis à tese aqui defendida pela ora Recorrente.

Com efeito, a falta de mercadoria apurada, tanto em procedimento de vistoria aduaneira, quanto por conferência final de manifesto, quando se tratar de transporte efetuado em **Containers**, sob condições *House to House* (FCL/FCL) ou *House to Pier* (FCL/LCL), tendo chegado tais Containers ao destino com seus lacres de origem perfeitos, intactos, sem qualquer indício de violação, não há como se imputar responsabilidade ao transportador marítimo, ou ao seu agente.

Isto porque, como é fartamente sabido, tais condições de transporte, espelhadas pelas siglas acima indicadas (porta a porta ou casa a casa e porta a cais ou casa a cais), configuram que os Containers foram entregues para embarque, na origem, já devidamente consolidados (estofados, ovados) pelos exportadores e/ou embarcadores, devidamente lacrados, não tendo o transportador qualquer ingerência no conteúdo desses cofres de carga, mesmo no que diz respeito à sua pesagem.

Torna-se evidente, em tais casos, que apurada alguma diferença em relação à carga, tanto em qualidade quanto em quantidade, quando da abertura de Containers descarregados e entregues ao depositário em perfeito estado, com lacres de origem intactos, não há como se imputar responsabilidade ao transportador ou seu agentes, pois que os mesmos **não podem ter dado causa** a tais ocorrências. Trata-se, certamente, de negligência do exportador ou do embarcador, pela qual só pode ser responsabilizado, no Brasil, o importador ou consignatário da referida carga.

O Regulamento Aduaneiro é muito claro em afirmar, em seu artigo 478, que: “A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa...”.

Impossível, nas situações como a do presente caso, afirmar-se que o transportador, ou seu agente marítimo, **tenha dado causa** ao extravio apurado, já que entregou o Container, no porto de destino, tal e qual o recebeu para embarque na origem, ou seja, devidamente lacrado, inviolado.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847

A meu juízo, portanto, a diligência determinada anteriormente por esta Câmara foi inteiramente desnecessária, para efeito de se apurar a responsabilidade da ora recorrente, no presente caso, uma vez que já estava perfeitamente comprovado que o Container, no momento da abertura já nas dependências do Terminal Retroportuário Alfandegado, estava com seus lacres de origem intacto.

Poderia, tal diligência, servir apenas para buscar responsabilidade de terceiros, mas nunca da ora Recorrente.

E esse entendimento, amplamente consagrado anteriormente por esta Câmara, bem como pelas outras Colendas Câmaras deste Conselho, foi também plenamente ratificado pela Egrégia Câmara Superior de Recursos Fiscais, o que se pode verificar consultando seus diversos Acórdãos proferidos sobre a matéria.

É o caso, por exemplo, do seguinte aresto cuja ementa a seguir transcrevo:

**FALTA DE MERCADORIA - CONFERÊNCIA DE MANIFESTO - Não se caracteriza a responsabilidade tributária do Transportador quando a falta/extravio de mercadoria, apurada em procedimento de conferência final de manifesto, dada a transportar em "Containers", sob cláusulas SHIPPER'S LOAD/COUNT e SAID TO CONTAIN; HOUSE TO HOUSE, HOUSE TO PIER e equivalentes, desde que os "Containers" tenham sido descarregados com lacres (selos) de origem intactos, sem Termos de Avarias apontando a violação ocorrida a bordo do veículo transportador.**

*(Processo n.º 10711.003241/92-21 - Recurso n.º RD/303-0.253 - Acórdão n.º CSRF/03-02.986 - Sessão de 19 DE OUTUBRO DE 1998)*

No que diz respeito ao resultado da diligência realizada, o que ficou comprovado é que a carga (container) descarregou no porto de Santos em 15/01/96, não tendo sido registrada nenhuma divergência, naquela ocasião, em relação à diferença de peso indicada na vistoria. Nenhum Termo de Avaria foi lavrado pela Cia. Docas, nem tampouco pela DEICMAR (TRA), sobre qualquer anormalidade no momento em que o transportador, transferindo sua responsabilidade, entregou a carga ao porto.

Também não foi feito nenhum registro, sobre tal anomalia (divergência de peso) quando da remoção do Container para o TRA.

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.847

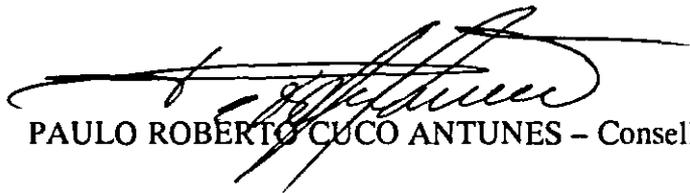
Somente tempos depois, com a carga já tendo saído das dependências portuárias, removida para o Terminal Retroportuário, é que veio a ser lavrado o Termo de Avaria nº 267/96, acostado por cópia às fls. 92.

Observe-se que o referido documento está datado de 07/02/96, enquanto que o Container descarregou no porto no dia 15/01/96, como se constata pela informação fiscal estampada às fls. 89 – verso.

Francamente, *máxima concessa vênia*, é de se lamentar a decisão agora adotada por esta Câmara, manifestada no entendimento da maioria dos meus Ilustres Pares, capitaneada pelo Voto da Insigne Relatora, mantendo a imputação de responsabilidade ao transportador marítimo, no caso do seu agente, em uma situação como esta.

Não me alinho, evidentemente, com tal posicionamento, razão pela qual meu voto, que aqui quero deixar registrado, é pelo provimento do Recurso ora em exame.

Sala das Sessões, em 03 de julho de 2001.



PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES – Conselheiro

115  
JJP



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

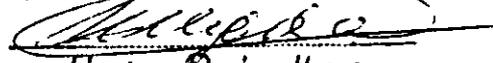
Processo nº: 11128.001666/96-90  
Recurso n.º: 118.842

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 302-34.847.

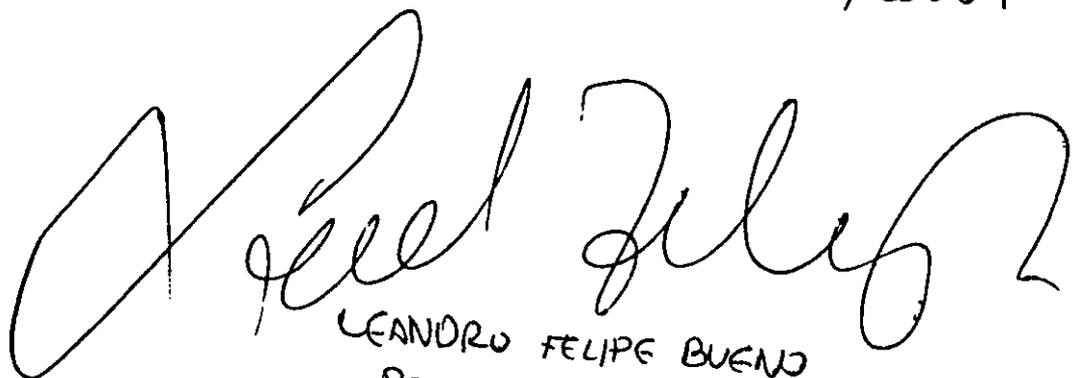
Brasília-DF, 26/11/01

MF - 3.º Conselho de Contribuintes

  
Henrique Prado Almeida  
Presidente da 2ª Câmara

Ciente em:

7/12/2001



LEANDRO FELIPE BUENO

PROCURADOR DA FAZENDA NACIONAL