

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO N° : 11128.001666/96-90
SESSÃO DE : 17 de abril de 1998
RESOLUÇÃO N° : 302-0.878
RECURSO N.º : 118.842
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
(REPRESENTANTE KIEN HUNG SHIPPING CO.)
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

R E S O L U Ç Ã O N° 302-0.878

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, converter o julgamento em diligência à Repartição de Origem, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 17 de abril de 1998


HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente


UBALDO CAMPELLO NETO
Relator


Luciana Cortez Roriz Pontes
Procuradora da Fazenda Nacional

22 JUL 1998

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, LUIS ANTONIO FLORA.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.878
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
(REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO.)
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : UBALDO CAMPELLO NETO

RELATÓRIO

Tendo em vista tratar-se da mesma matéria fática, da mesma capitulação legal do lançamento fiscal, e tendo em vista ainda que meu entendimento sobre o feito coincide com o da ilustre Conselheira Elizabeth Emílio de Moraes Chierogatto exarado no Recurso 118.843, Resolução nº 302-0.868, cujos relatório e voto adoto e a seguir transcrevo integralmente, ressalvadas as adaptações necessárias a este processo, tais como, numeração de fls. e datas dos documentos.

“Conforme Termo de Visita Aduaneira nº 132 (fls. 32), em 15/01/96 entrou no Porto de Santos/SP, o navio Prosperity Container, de propriedade da empresa Kien Hung Shipping CO.(Taiwan), trazendo como carga, entre outras, o container de 40' GSTU 722.885-2 que, de acordo com o BL nº 1-3-00561.b (fls. 9) e com o BL SENUJKT 106260 (fls. 10), continha 7704 pares de tênis, dos quais 5004, do modelo Etoile (referência 200360), estavam acondicionados em 278 caixas, e 2700, do modelo Versa Workout (referências 200385, 200361 e 200386) em 150 caixas, com peso bruto manifestado de 3975,140 kgs e 2145, 00 kgs, respectivamente, perfazendo um total de 6120,40 kgs (fls. 3 I).

De acordo com o Termo de Avaria nº 267/96 (fls. 33), 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-se que a tara do container é de 3.800,00 kgs, conforme declarado no Anexo III da DI (fls. 16), foi constatado que o peso bruto das mercadorias, quando da descarga, era de 4.760,00 kgs, contra os 6120,40 manifestados.

Face à diferença de peso verificada, foi designada uma comissão para realizar a vistoria aduaneira do cofre de carga.

Segundo o Termo de Vistoria lavrado (fls. 02/05), a fiscalização, mesmo tendo encontrado os lacres de origem nºs 000251 e 144266 intactos, constatou a falta de 119 caixas contendo 2.142 pares de tênis,

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUENTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.878

atribuindo ao transportador a responsabilidade pelo extravio, com base no art. 478, inciso IV, do Regulamento Aduaneiro.

No processo de que se trata, o crédito tributário lançado é de R\$ 7.277.949 (II: R\$ 4.851,66; multa do art. 521, II "d", do RA: R\$ 2.425,83), correspondente ao extravio de 792 pares de tênis marca Reebok referência 200360.

Esclarece a Autoridade Julgadora de primeira instância, no Relatório que integra a Decisão que proferiu (fls. 50), que foi lavrado outro Termo de Vistoria aduaneira para a falta dos outros 1.350 pares (demais referências), que é objeto do processo nº 11128.001666/96-90.

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

1) Em ato de Vistoria Aduaneira (Termo nº 0069/96), em 15/03/96, no TRA IV DEICMAR, a comissão designada pelo processo nº 096180.038/8 apurou diferença entre o peso manifestado e o apontado pela balança do terminal, com relação às mercadorias despachadas pela DI nº 000.000/0, que viajaram acondicionadas no container de 40 pés sigla GSTU-722.885-2, transportadas pelo navio Prosperity Container Viagem nº 5048. que chegou a Santos em 15/01/96.

2) Em razão desta diferença, foi imputada responsabilidade tributária ao transportador marítimo.

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

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

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

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.878

- 6) Não há, assim como se imputar ao transportador marítimo a responsabilidade pela diferença de peso/mercadoria apurada.
- 7) No presente caso está evidente que o exportador consolidou as mercadorias com peso/mercadoria a menor, tratando-se conseqüentemente, de um caso típico de erro ou negligência do mesmo.
- 8) Esta hipótese está prevista no art. 30 do Decreto nº 80.145/77, segundo o qual "a empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, somente quando ocorrer uma ou mais das circunstâncias seguintes: I) erro ou negligência do exportador expedidor e importador ou destinatário.....".
- 9) O Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento em caso semelhante, que resultou no Acórdão nº 301-25.744.
- 10) Requer, finalizando, que a ação fiscal seja julgada improcedente.

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

- 1) Em um transporte na modalidade House to House, embora o transportador não possa se certificar de que a carga sob sua responsabilidade corresponde ou não à mercadoria que lhe foi informada pelo exportador (uma vez que foi este quem estofou o cofre de carga e o entregou devidamente lacrado), pode e deve conferir o peso do mesmo no momento em que efetua o embarque da mercadoria.
- 2) Se, quando do desembarque do container, tendo sido o mesmo pesado, tal peso está de acordo com o manifestado e os lacres de origem estão intactos, e, em ato de conferência física, a autoridade aduaneira verificar falta de mercadoria, a responsabilidade por este fato não pode ser imputada ao transportador, uma vez que este não pode conferir aquilo que a exportadora enviou dentro do cofre de carga.
- 3) Contudo, se na descarga, o peso é diferente daquele manifestado pelo próprio transportador, a situação não é a mesma.
- 4) No processo de que se trata ocorreu esta última hipótese, conforme às fls. 09 e 10. O peso das mercadorias manifestado foi de 6.120,40

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.878

kgs e o verificado na descarga de 4.760,00 kgs, sendo apurada a diferença de 2293%, entre eles.

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

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

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

8) Que a transportadora não tenha certeza do conteúdo do container é perfeitamente compreensível, mas não conferir o peso do que está lhe sendo entregue, é algo bem diferente. Na hipótese, a empresa, cuja razão básica de existência é prestar serviços de transporte, embarcou o container com o peso informado pelo exportador e agora, em sua defesa, alega que houve erro ou negligência por parte daquele. Não teve, contudo, o cuidado de, antes de carregar o navio, pesar o cofre de carga, ou então, pesou-o, encontrando o mesmo valor que lhe foi informado.

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

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

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

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

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.878

13) No caso vertente, a falta ou negligência do exportador, alegada pelo transportador em sua defesa, não ficou comprovada. Por outro lado, há prova documental no processo de que o transportador recebeu 6.120,140 kgs e só descarregou 4.760,00.

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

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

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

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

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

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

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

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

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.878

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

9) Portanto, não só pelas condições/cláusulas sob as quais foi feito o transporte marítimo, mas também pelas exigências fáticas, estão presentes as hipóteses previstas no art. 20, I e IV. da Lei 6.288/751, "in verbis":

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

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

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

10) O Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento em vários casos semelhantes, que resultaram nos Acórdãos nºs. 301-25.7449, 302-31.760 e 302-31.890.

11) É absurdo pensar que o capitão do navio devesse conferir o peso do container antes do embarque. Nessa modalidade de transporte, o container é entregue lacrado no costado do navio e a presunção é que ele tenha sido conferido pela Alfandega do porto de embarque, a exemplo do que ocorre nos portos do Brasil. A lacração é feita na presença do agente alfandegário.

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

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

É o relatório.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.842
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.878

VOTO

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em 17 de abril de 1998


UBALDO CAMPELLO NETO - Relator