

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128.001667/96-52
SESSÃO DE : 19 de fevereiro de 1998
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.868
RECURSO Nº : 118.843
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
(REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO.)
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

R E S O L U Ç Ã O Nº 302-0.868

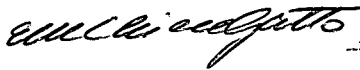
Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

RESOLVEM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, converter o julgamento em diligência à Repartição de Origem, nos termos da preliminar arguida pelo conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 19 fevereiro de 1998

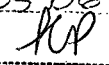


HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO
Relatora

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral da Representação Extrajudicial
da Fazenda Nacional
Em 05.06.98



LUCIANA CORÍEZ RORIZ PONTE
Procuradora da Fazenda Nacional

05 JUN 1998

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: UBALDO CAMPELLO NETO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO e LUIS ANTONIO FLORA.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.868
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
(REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO.)
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO

RELATÓRIO

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 3975,40 kgs e 2145, 00 kgs, respectivamente, perfazendo um total de 6120,40 kgs (fls. 31).

De acordo com o Termo de Avaria n. 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, 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\$ 7.277,49 (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.

ELC

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.868

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 504S. 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.
- 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 consequentemente, 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.

euila

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUENTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.868

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

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

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

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

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

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

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

7) Segundo afirmação da própria transportadora e de acordo com os Bls nºs. SENUJKT106260 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.

EMULCH

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.868

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

ELUC

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.868

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

ewill

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 118.843
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.868

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.

Willian Augusto

RECURSO Nº : 118.843
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.868

VOTO

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em 19 de fevereiro de 1998



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO - Relatora