

MINISTÉRIO DA FAZENDA

TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-002002/96-75

SESSÃO DE : 24 de março de 1998

ACÓRDÃO Nº : 302-33.694

RECURSO Nº : 118.844

RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
(REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO.)

RECORRIDA : DRJ - SÃO PAULO/SP

CONTAINER TRANSPORTADO SOB CONDIÇÕES "HOUSE TO HOUSE" E ASSEMELHADAS. Comprovada a descarga do Container, no porto de destino, sem qualquer indício de violação ou diferença de peso, com lacre de origem intacto, não há como se apontar responsabilidade do transportador por extravio que não tenha dado causa. A não pesagem do volume (Container) no ato da descarga do veículo transportador (marítimo) para o porto, configura a sua descarga com o peso declarado no Conhecimento.

Precedentes do Conselho.

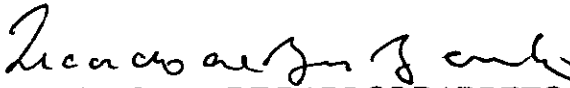
Recurso provido

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 24 de março de 1998


HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente


RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO
Relator

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral de Representação Extrajudicial
Em 05/06/98
Luciana Cortez Roriz Pontes
Procuradora da Fazenda Nacional

05 JUN 1998

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, UBALDO CAMPELLO NETO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, PAULO ROBERTO CUÇO ANTUNES, MARIA HELENA COTTA CARDOZO e LUIS ANTONIO FLORA.

RECURSO Nº : 118.844
ACÓRDÃO Nº : 302-33.694
RECORRETE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
(REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO.)
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO

RELATÓRIO

A empresa recorrente, INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA, REPRESENTANTE DE KIEN HUNG SHIPPING CO. LTD., não se conformando com a decisão proferida, interpõe, tempestivamente, o presente recurso, por não se conformar em ser responsabilizada por falta, apurada em contêiner transportado sob a cláusula “house to house” e descarregado com lacres de origem intactos, decorrente de diferença de peso manifestado e o efetivamente descarregado.

Lavrado o termo de vistoria aduaneira e, tempestivamente, impugnado, aos seguintes fundamentos:

- 1- o contêiner em questão foi descarregado do navio com seus lacres intactos, não havendo indícios externos de violação;
- 2- o transporte em questão é da modalidade “house to house” e, sendo assim, a unidade (contêiner) foi estufada, contada, pesada e lacrada pelo exportador, não tendo o transportador marítimo, em momento algum, participado destas operações.
- 3- que o exportador consolidou as mercadorias com peso a menor, tratando-se, conseqüentemente, de um caso típico de erro ou negligência do exportador;
- 4- conforme o artigo 30 do Decreto 80.145/77, que regulamenta a Lei 6.288/75 sobre unitização, movimentação e transporte, a transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas e danos às mercadorias quando houver erro ou negligência do exportador;
- 5- o Egrégio Terceiro Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento e tem acórdãos no sentido de exonerar a responsabilidade do transportador no caso de contêiners vindos com a cláusula “Said to contain/house to house”, desde que estejam com o lacre de origem intacto;

RECURSO Nº : 118.844
ACÓRDÃO Nº : 302-33.694

- 6 - o transportador não pode ser responsabilizado por erros/negligência do exportador;

O d. julgador “a quo”, ao julgar a exigência fiscal procedente, fundamentou-se como abaixo transcrito:

“Em um transporte na modalidade “House to House, em que o contêiner é estufado, contado, peiado e lacrado pelo exportador, o transportador presume que a carga que está dentro do contêiner corresponde ao informado.

Nestes casos não há como um mero transportador certificar-se de que o contêiner que está transportando possui a mercadoria manifestada ou qualquer outra coisa no lugar, visto que tal contêiner já chega ao local do embarque lacrado.

Entretanto, o seu peso pode e deve ser conferido no momento em que o transportador embarca a mercadoria.

Analisemos uma situação.

O transportador desembarca um contêiner com a cláusula “Said to contain”. Tal contêiner foi pesado, está de acordo com o peso manifestado e possui os lacres de origem intactos. Se em ato de conferência física, a autoridade aduaneira verificar falta de mercadoria, tal falta não pode ser imputada a transportadora, pois esta não é responsável pelo que a exportadora enviou dentro do contêiner, uma vez que não pôde conferir.

Já, a partir do momento em que tal contêiner foi descarregado e seu peso é diferente do que foi manifestado pelo próprio transportador, a situação toma um rumo diferente.

Compreende-se que o transportador não possa ter contato com o interior do contêiner que está transportando, tendo em vista que este foi lacrado pelo exportador. Assim o transportador fica impossibilitado de saber com que mercadoria foi estufado tal contêiner. Entretanto, o transportador pode e deve pesar o contêiner para emitir o BL respectivo, e assim o fez a transportadora em questão, conforme à folha 13.

Na descarga, o contêiner foi pesado ao chegar ao TRA DEICMAR, ressaltando-se que estava com os lacres intactos, e foi verificado que

RECURSO Nº : 118.844
ACÓRDÃO Nº : 302-33.694

este pesava 8.840Kg (folha 09). Consta na mesma folha a tara do contêiner de 3.800Kg, resultando num peso de 5.040,00, contra os 6.425Kg manifestados. Assim sendo, foi apurada uma diferença de 21.5% do peso manifestado.

Tal fato fica comprovado pelo termo de avaria lavrado posteriormente que apurou a falta de 429 aparelhos, de 28,7% dos volumes declarados no contêiner.

O fato de o Contêiner ter sido descarregado com os seus lacres intactos, induz a uma presunção de que a mercadoria foi entregue nas mesmas condições em que foi recebida. Entretanto, trata-se de uma presunção relativa, presunção esta, que admite prova em contrário.

Tal presunção deixa de ser verdadeira no momento em que se analisa o BL nº HKST0005, documento que faz prova de posse ou propriedade de 12.850Kg da mercadoria que está dentro do contêiner lacrado sob a cláusula "House to House/Said to Contain".

O BL supra mencionado afirma que o contêiner lacrado sob a cláusula antes referenciada KHLU 914.166-7, foi embarcado pesando 6.425Kg. Tal afirmação é da própria transportadora.

Que esta não tenha certeza do conteúdo do contêiner é perfeitamente compreensível, mas, não conferir o peso do que está sendo entregue é algo bem diferente. A conferência do peso de um contêiner é matéria que implica em segurança do próprio navio, na medida que este possui um limite para a quantidade de carga a ser transportada.

A empresa, cuja razão básica de existência é prestar serviços de transporte, embarcou o contêiner com o peso informado pelo exportador. Vem agora, em sua defesa, alegar que houve erro ou negligência do exportador. Mas não teve o cuidado de, antes de carregar o navio, pesar o contêiner, ou então, o pesou encontrando o mesmo valor informado pelo exportador.

O transportador deveria, em caso de ter apurado diferença de peso (que foi de aproximadamente 21,5%), fazer uma ressalva no BL de que o contêiner sob cláusula "House to House", estava sendo entregue com diferença de peso, fato que era possível de realização por parte do transportador.

RECURSO Nº : 118.844
ACÓRDÃO Nº : 302-33.694

Além disso, o lacre de origem não é confeccionado e utilizado com as mesmas garantias e segurança dos lacres utilizados pela fiscalização, que são confeccionados com numeração seqüencial e controlados um a um pelas repartições aduaneiras. Um lacre confeccionado e utilizado pelo exportador não se sujeita a estas cautelas, e pode perfeitamente ser rompido e substituído por outro semelhante.

Assim, um lacre de origem intacto faz presumir que o transportador não deu causa ao desvio de carga, se do conjunto das demais circunstâncias, puder ser tirada esta conclusão. Uma diferença de peso, no entanto, relativa a recibo emitido pelo próprio transportador, tem maior valor probante que a existência de um lacre, que poderia ter sido substituído. Afinal, um lacre de origem não é suficiente para descaracterizar uma declaração por escrito de ter o transportador recebido determinado peso para transporte.

Atribuir a falta de mercadoria a erro ou negligência do exportador não exime o transportador da responsabilidade que lhe foi imputada, pois a falta ou negligência não está comprovada. Por outro lado, há a prova documental no processo (o BL à folha 09) de que o transportador recebeu 6.425Kg e só descarregou 5.040Kg.”

A decisão proferida objeto do presente recurso, foi assim ementada:

“VISTORIA ADUANERIA - Falta apurada em contêiner 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.”

O contribuinte, não se conformando com a decisão acima referida, manifesta seu inconformismo interpondo o recurso de fls., no qual requer seja ao mesmo dado provimento para ver afastada a exigência tributária, reiterando os argumentos da fase impugnatória e acrescentando que a mercadoria foi recebida sem ressalvas e com o lacre intacto, que o transporte foi contratado com a cláusula “House to House”, que o exportador consolidou quantidade menor de carga, tratando-se de erro/negligência do exportador, hipótese esta prevista no art. 30 do Decreto 80.145/77, que regulamentou a Lei 6.288/75, isentando o transportador marítimo em situações como a presente.

Em contra arrazoado a PFN, pugna pelo improvimento do recurso, nos termos da decisão recorrida.

É o relatório.

RECURSO Nº : 118.844
ACÓRDÃO Nº : 302-33.694

VOTO

Em sessão realizada no dia 19 de fevereiro, p.p., esta câmara julgou o recurso 118.840 (11128.000662/96-01), relatado pelo Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, sendo que ao mesmo foi dado provimento, na esteira do voto do conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, unanimemente, e, por consequência, foi afastada a responsabilidade do transportador.

Assim, no vinco do que decidido, adotando o voto proferido, acima referido e cujo trecho abaixo transcrevo, dou provimento ao recurso:

“Como se verifica, o primeiro ponto a ser questionado no presente caso é, sem dúvida alguma, se existiu, efetivamente, a diferença de peso anunciada pela fiscalização e exaltada pela Digna Autoridade Julgadora de primeiro grau e, se for o caso, de onde ela se origina.

Pelas informações e documentos acostados aos autos, inquestionavelmente, não existe qualquer evidência de que o Container tenha sido descarregado no porto de Santos, com alguma diferença de peso.

Assim, devemos analisar cuidadosamente tal situação, antes de entrarmos na questão da responsabilidade do transportador por diferença de peso originária de bordo do veículo e se lhe compete, nos casos de tal natureza, efetuar a verificação do peso antes do embarque.

Embora possua este Relator convicção própria sobre tais situações, adiantando que navios em geral, até onde se sabe, principalmente os Containeiros, não possuem balanças para pesagem de volumes ou de Containers, não devemos entrar ainda nesse questionamento que, por certo, gerará polêmicas.

Importa-nos agora, efetivamente, verificar se o Container descarregou ou não de bordo do veículo transportador com a alegada diferença de peso, o que parece não hover ficado comprovado nos autos, senão vejamos:

O Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, estabelece, dentre outras coisas, o seguinte:

RECURSO Nº : 118.844
ACÓRDÃO Nº : 302-33.694

“Art. 469 - O volume que, ao ser descarregado, apresentar-se quebrado, com diferença de peso, com indícios de violação ou de qualquer modo avariado, deverá ser objeto de conserto e pesagem, fazendo-se, ato contínuo, a devida anotação no registro de descarga”.

(nossos os grifos e destaques).

Como se observa, a norma determina, expressamente, que o volume, no caso Container, **ao ser descarregado, apresentar-se com diferença de peso, deverá ser objeto de pesagem, fazendo-se, ato contínuo, a devida anotação no registro de descarga.**

Evidentemente que o legislador quando fala dos momentos específicos - **ao ser descarregado e ato contínuo**, refere-se à descarga do volume do navio (veículo transportador) para o porto de destino, no caso a CODESP e não quando da chegada do volume em lugares outros, dentre os quais o Terminal TRA-IV de administração da DEICMAR S/A .

Nenhuma anotação foi feita em registro de descarga pela Depositária inicial, no caso a CODESP, a respeito da diferença de peso apontada, o mesmo acontecendo com relação à segunda Depositária - TRA-IV DEICMAR, como se constata dos autos.

O Regulamento Aduaneiro dispõe, ainda, o seguinte:

“Art. 470 - Cabe ao Depositário logo após a descarga de volume avariado, lavrar termo de avaria, que será assinado também pelo transportador e visado pela fiscalização aduaneira”.

§ 1º - Na hipótese de o transportador não se encontrar presente ao ato ou recusar-se a assinar o termo de avaria, o depositário fará registro dessa circunstância em todas as vias do documento.

§ 2º - No primeiro dia útil subsequente à descarga, o depositário remeterá à repartição aduaneira a primeira via do termo de avaria, que será juntada à documentação do veículo transportador.

(nossos os grifos e destaques).

RECURSO Nº : 118.844
ACÓRDÃO Nº : 302-33.694

Ora, torna-se evidente que se houvesse sido constatada alguma divergência de peso no momento da descarga, por certo o fato deveria ter sido objeto das devidas anotações nos registros de descarga da CODESP e em seu competente Termo de Avaria, assim como ressaltada na Guia de Movimentação de Container (GMCI) providenciada pelo TRA-IV DEICMAR.

Todavia, o que se depreende é que tanto a CODESP, quanto a DEICMAR, não constataram qualquer divergência de peso, seja no momento da descarga, seja no momento da remoção (movimentação) da Cia. Docas para o TRA, com relação ao Container envolvido.

Às fls. 12 encontra-se o pedido de “VISTORIA - EX-OFFÍCIO” formulado pela fiscalização da Alfândega do porto de Santos, sem qualquer explicação dos motivos que originaram tal solicitação.

O que consta demonstrado efetivamente neste autos é que o Container questionado descarregou no porto de Santos sem qualquer indício de avaria ou violação, com Lacre de origem em perfeito estado, sem nenhuma divergência quanto ao peso informado, inexistindo qualquer registro nos documentos de entrada ou Termo de Avaria comprovando o contrário.

Vale dizer, apenas de passagem, que os Lacres utilizados pelos exportadores/embarcadores são também confeccionados com numeração sequencial e controlados pelas respectivas Empresas, sendo tais lacres dotados das mesmas, ou até melhores, garantias e segurança dos lacres utilizados pela fiscalização.

Assim, não nos resta outra alternativa senão discordarmos inteiramente do enfoque dado pela Autoridade Julgadora singular sobre a situação fática que envolve o processo e, conseqüentemente, da Decisão alcançada pelo Ilustre Julgador.

Temos que:

1. O Container foi transportado sob as condições “House to House” e descarregou no porto de destino (Santos) em perfeito estado, com o lacre de origem intacto - sem qualquer indício de violação. Não foi pesado por ocasião da descarga, não tendo havido qualquer registro ou ressalva (Termo de Avaria) por alguma eventual diferença de peso entre o manifestado e o descarregado.

RECURSO Nº : 118.844
ACÓRDÃO Nº : 302-33.694

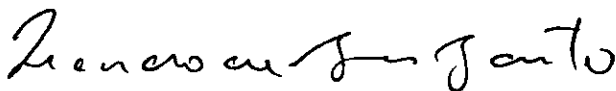
2. O Container foi removido das dependências do Porto (CODESP) no dia seguinte à descarga, pela empresa DEICMAR S/A para o seu Terminal Retroportuário Alfandegado (TRA-IV), sem qualquer ressalva sobre divergência de peso na respectiva GMCI.

3. A citada GMCI, mesmo não constando diferença alguma de peso, não foi assinada por representante do Transportador, tampouco da Fiscalização Aduaneira.

Forçoso se torna reconhecer, portanto, que a situação ora enfocada em tudo se assemelha à de diversos outros processos já examinados e julgados por este Colegiado, prevalecendo sempre a tese sustentada pela Recorrente, de que não se pode sustentar a responsabilidade do transportador marítimo por falta e/ou avaria de mercadoria a que não tenha dado causa.

Diante do exposto e coerentemente com as inúmeras Decisões proferidas nesta Câmara sobre o assunto, conheço do Recurso por tempestivo para, no mérito, dar-lhe provimento.”

Sala das Sessões, em 24 de março de 1998


RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO - Relator