



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128.003307/96-68  
SESSÃO DE : 04 de julho de 2001  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849  
RECURSO Nº : 119.376  
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A  
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

VISTORIA ADUANEIRA.  
FALTA DE MERCADORIA.  
CONTAINER "HOUSE TO HOUSE".

O Container objeto do litígio apresentou, quando da Vistoria Aduaneira, o Lacre de Origem intacto, mas apostado na "Porta Secundária" do cofre de carga, o que é um procedimento inusitado e propicia a abertura da Porta Principal, normalmente, sem o rompimento do referido Lacre.

Tal fato não foi devidamente ressalvado no Termo de Avaria lavrado pelo Depositário, Termo este somente por ele assinado, estando ausentes as assinaturas do representante do Transportador Marítimo e da Fiscalização Aduaneira.

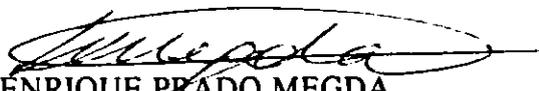
Não caracterizada a responsabilidade do Transportador Marítimo pela falta de mercadoria apurada.

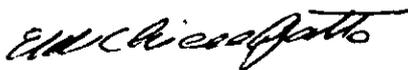
RECURSO PROVIDO POR MAIORIA.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencido o Conselheiro Hélio Fernando Rodrigues Silva.

Brasília-DF, em 04 de julho de 2001

  
HENRIQUE PRADO MEGDA  
Presidente

  
ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO  
Relatora

09 JUL 2004

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: LUIS ANTONIO FLORA, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, JORGE CLÍMACO VIEIRA (Suplente), FRANCISCO MARTINS LEITE CAVALCANTI (Suplente) e PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES. Ausente o Conselheiro PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR.

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849  
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A  
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP  
RELATOR(A) : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO

## RELATÓRIO

Trata o presente processo de retorno de diligência.

Passo, assim, à transcrição do Relatório feito por esta Conselheira, em Sessão realizada aos 15 de abril de 1999.

“ Conforme Termo de Vistoria Aduaneira nº 0168/96, lavrado em 11/06/96 (fls. 02/04), em 10/05/96 entrou no Porto de Santos/ SP, o navio ISE, de bandeira panamenha, transportando, entre outras cargas, o container TEXU 493.004-6, coberto pelo Conhecimento Marítimo 1-3-01019, emitido por SEAQUEST LINE (fls. 08) e pelo Conhecimento Marítimo NSL046JKTSSZ662, emitido pela NORSUL LINE (fls. 09).

De acordo com os referidos Conhecimentos, o container de que se trata, de 40', com lacre de origem WL 101679, dizia conter 250 caixas acondicionando 4.500 pares de tênis, modelo BR 2000 MID, com peso bruto manifestado de 7.125,00 Kg. e peso líquido manifestado de 5.481,00 Kg. Trata-se, no caso, da primeira importação parcial autorizada pela GI 0018-96/015657-0 para a empresa RIL Brasil Comercial e Importadora Ltda., sendo as mercadorias destinadas ao TRA – DEICMAR IV e tendo, como consignatário, Fiorde Assessoria e Despachos Ltda.

Às fls. 39 dos autos consta o termo de Avaria nº 1.516/96, emitido pelo TRA de destino, o qual informa que o container em questão, além de amassado, arranhado e enferrujado, apresentou um peso bruto de 6.210,00 Kg. Citado Termo foi assinado apenas pelo funcionário do TRA, tendo sido ressalvado que os representantes da Fiscalização Aduaneira e do Armador não o assinaram por não estarem presentes ao ato.

Em decorrência da diferença de peso registrada, a importadora requereu a realização da Vistoria Aduaneira, através da qual a fiscalização constatou que o container estava com o lacre de

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

origem 101679, porém na porta secundária, e que parte da mercadoria havia sido extraviada, considerando como responsável pelo extravio o transportador marítimo, representado por Lachmann Agências Marítimas Ltda., com base no art. 478, inciso IV, do RA.

Após a Vistoria, o container foi lacrado com os lacres SRF 477437 e Deicmar 102955.

No processo de que se trata, o crédito tributário lançado é de R\$ 19.635,35 (II: R\$ 13.090,23 e Multa do art. 521, II, "d", do RA).

Cientificada, a autuada, em tempo hábil, impugnou o resultado da ação fiscal (fls. 06), argumentando, basicamente:

- a) que embora o navio tenha chegado ao Porto de Santos em 10/05/96, a Vistoria Aduaneira apenas foi realizada em 11/06/96;
- b) que, de acordo com o art. 3º do Decreto-lei nº 116/67, a responsabilidade do navio ou embarcação transportadora começa com o recebimento da mercadoria a bordo e cessa com a sua entrega à entidade portuária ou trapiche municipal, no porto de destino, ao costado do navio;
- c) que, quando da descarga e entrega do container, o mesmo se apresentava com o lacre de origem colocado pelos exportadores;
- d) que o container foi recebido para transporte na modalidade FCL/FCL que, em português, significa "porta a porta", tendo a estufagem sido realizada pelo próprio exportador ou seus prepostos;
- e) assim, que não há fundamentação legal para considerar o transportador marítimo como responsável pela falta verificada.

Às fls. 43 dos autos consta a Guia de Movimentação de Container nº 058188-7/1996, datada de 10/05/96 às 17:22 horas, indicando como peso bruto manifestado do container de que se trata 19.490 Kg., como tara do mesmo 13.280 Kg. e, como peso das mercadorias 6.210 Kg.

*EMMA*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO N° : 119.376  
ACÓRDÃO N° : 302-34.849

Em primeira instância administrativa, a ação fiscal foi julgada procedente, através da Decisão DRJ/SP n ° 15.063/97-41.976, com a seguinte Ementa:

“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.”

As razões que fundamentaram citada Decisão foram, basicamente:

- 1) que, em um transporte na modalidade “House to House”, o transportador presume que a carga que está dentro do container corresponde ao informado pelo exportador, não podendo se certificar de que está transportando a mercadoria manifestada ou qualquer outra coisa no lugar, visto que tal container já chega ao local de embarque lacrado;
- 2) que, entretanto, seu peso pode e deve ser conferido no momento em que a mercadoria é embarcada, para que o BL seja emitido;
- 3) que, conforme informação constante às fls. 08, a transportadora em questão assim o fez;
- 4) que, na descarga, o container foi pesado ao chegar ao TRA IV, verificando-se uma diferença de 66,2% entre o peso manifestado e o apurado, conforme TVA às fls. 02;
- 5) que tal fato fica comprovado pelo Termo de Vistoria lavrado posteriormente, que apurou a falta de cerca de 66,2% dos volumes declarados;
- 6) que o fato do container ter sido descarregado com seus lacres intactos induz a uma presunção de que a mercadoria foi entregue nas mesmas condições em que foi recebida, mas que esta é uma presunção relativa, que admite prova em contrário;
- 7) que tal presunção deixa de ser verdadeira no momento em que se analisa o BL n° 1.3.0101-9, documento que faz prova de posse ou propriedade de 7.125 Kg. da mercadoria que está

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

dentro do container lacrado sob a cláusula “House to House – Said to Contain”;

- 8) que citado BL afirma que aquele container foi embarcado pesando 7.125 Kg., afirmação da própria transportadora;
- 9) que, embora seja compreensível que esta não tenha certeza do conteúdo do container, não conferir o peso do que lhe está sendo entregue é bem diferente, uma vez que a conferência de peso é matéria que implica em segurança do próprio navio, na medida em que este possui um limite para a quantidade de carga a ser transportada;
- 10) que, ademais, o lacre de origem não é confeccionado e utilizado com as mesmas garantias e segurança dos lacres utilizados pela fiscalização, os quais são confeccionados com numeração sequencial e controlados um a um pelas repartições aduaneiras. Ou seja, que um lacre de origem confeccionado e utilizado pelo exportador não se sujeita a estas cautelas, e pode perfeitamente ser rompido e substituído por outro semelhante;
- 11) que, portanto, um lacre de origem intacto faz presumir que o transportador não deu causa ao desvio da 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.
- 12) Que um lacre de origem não é suficiente para descaracterizar uma declaração por escrito de ter o transportador recebido determinado peso para transporte;
- 13) Que, na hipótese, atribuir a falta da mercadoria a erro ou negligência do exportador não exime o transportador da responsabilidade que lhe foi imputada, pois a falta ou negligência do primeiro não está comprovada e que, por outro lado, há prova documental no processo (BL às fls. 08) de que o transportador recebeu 7.125 Kg. e só descarregou 2,410 Kg.. *EMULH*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

Tendo tomado ciência da Decisão singular em 08/12/97, inconformada e em tempo hábil, a autuada recorreu a este Terceiro Conselho de Contribuintes, pelas razões que expôs:

- 1) que, no caso das mercadorias transportadas em contêineres sob a cláusula "House to House", não pode ser atribuída responsabilidade ao transportador por extravio;
- 2) que a condição de transporte de que se trata é objeto de convenção/ acordo internacional, estabelecida na respectiva CONFERÊNCIA DE FRETES;
- 3) que o container em questão, incontestavelmente, descarregou no porto de destino em perfeitas condições, devidamente lacrado, sem indícios de violação, sendo a falta de ressalvas por parte da depositária prova insofismável desse fato;
- 4) que a autoridade fiscal, na Decisão recorrida, reconhece a condição "House to House", na qual o transportador presume que a carga que está dentro do container corresponde ao informado;
- 5) que a condição "House to House" significa que a responsabilidade pela estufagem e desova, em locais fora do controle do transportador, cabe ao embarcador e ao consignatário. Daí porque a cláusula "STC" (said to contain);
- 6) assim, se o mesmo transportador entrega o container no porto de destino, em perfeitas condições, é evidente que não pode ser responsabilizado por qualquer falta que venha a ser apurada por ocasião da desova;
- 7) que, outrossim, dentro das normas que regem o Transporte Marítimo Internacional, e em qualquer lugar do mundo, containeres oferecidos às linhas armadoras para transporte na modalidade CASA A CASA (HOUSE TO HOUSE), normalmente não são pesados pelas linhas armadoras nos portos de origem, pois se assim o fossem, a demanda de tempo iria encarecer significativamente os custos de transporte, com outros efeitos, como retardamento nas operações, etc. Tais containeres são entregues diretamente aos costados dos navios, para embarque imediato, cabendo aos

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

navios transportá-los e entregá-los nos portos de destino, como foram recebidos a bordo;

- 8) que a diferença de peso mencionada na Decisão tampouco pode ser atribuída ao navio. Cumpre esclarecer que o Conhecimento Marítimo mencionado no processo, de emissão de Sequest Line, recebeu o número 1-3-01019, porém este Conhecimento foi coberto por outro Conhecimento principal de emissão de Norsul Line, de número NSL046JKTSSZ662, no qual se observa claramente a cláusula "SAID TO WEIGHT" que, em idioma pátrio, significa "DITO PESAR";
- 9) que a Decisão recorrida, ao fazer a citação ..... " Mas não teve o cuidado de, antes de carregar o navio, pesar o container...", demonstra desconhecimento das leis e regras vigentes em Transporte Marítimo Internacional;
- 10) que, ademais, é colocada suspeita quanto ao lacre de origem, o que se trata de simples colocação que não passa de conjectura, não sendo admissível que possa ser utilizada como argumento para o caso vertente. Se os lacres apostos pelos exportadores de centenas de milhares de containeres fossem rompidos e substituídos, poder-se-ia presumir, por antecipação, que todos os navios e suas Linhas armadoras ensejariam a prática de furto ou conivência para com eles, o que é um absurdo.

Para dar maior e melhor respaldo a seus argumentos, a Interessada anexou a seu recurso, por cópias, os Acórdãos de fls. 72/94, que versam sobre a mesma matéria.

Tendo em vista que o total do crédito tributário é inferior ao limite de que dispõe o parágrafo 1º do artigo 1º da Portaria MF 260/95, com a nova redação dada pela Portaria MF 189/97, a Procuradoria da Fazenda Nacional não apresentou contra-razões ao recurso apresentado.

Foram, assim, os autos encaminhados a este Terceiro Conselho de Contribuintes, para prosseguimento."

*EMMA*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

Na Sessão realizada em 15 de abril de 1999, após a leitura deste Relatório e antes que se passasse ao Voto desta Relatora, o I. Conselheiro Dr. Paulo Roberto Cuco Antunes levantou uma preliminar, acatada unanimemente pelos membros desta Câmara.

Passo, assim, à sua transcrição:

“Importante ressaltar, inicialmente, que o caso aqui em exame refere-se à exigência de imposto de importação e multa capitulada no art. 521, inciso II, alínea “d”, do Regulamento Aduaneiro, em decorrência da falta de mercadoria apurada em procedimento de vistoria aduaneira.

O objeto da vistoria foi o Container, de 40 (quarenta) pés, prefixo TEXU 493.004-6, transportado de Singapore para Santos, pelo navio “ISE”, entrado neste último no dia 10/05/96 e, ao que tudo indica, acobertado por dois Conhecimentos de Transporte distintos, a saber: a) fls. 08 – B/L nº 1-3-01019, da empresa “SEAQUEST LINE” e “b” fls. 09 – B/L nº NSL046JKTSSZ662, da empresa NORSUL LINE, ambos datados de “JAKARTA”, 30/03/1996.

A mercadoria que se dizia acondicionada no referido Container, conforme indicada nos citados Conhecimentos, tratava-se de 250 (duzentos e cinquenta) cartões contendo 4.500 (quatro mil e quinhentos) pares de tênis.

Em ambos os Conhecimentos existem as expressões “SAID TO CONTAIN”, em um deles denominada apenas pela sigla “STC” e “SHIPPER’S LOAD COUNT AND SEAL”.

Idênticos também são os pesos indicados nos citados Conhecimentos, a saber: 7.125,00 KGS (BRUTO) e 5.481,00 KGS (LÍQUIDO).

A vistoria aduaneira foi realizada no dia 11/06/96, nas dependências do Terminal Retroportuário Alfandegado (TRA), administrado e de responsabilidade da empresa “DEICMAR S/A”, localizado na Avenida Marginal Direita da Via Anchieta, 571, portanto, fora das dependências portuárias.

Na vistoria, foi constatado extravio de parte da mercadoria, conforme indicado no Termo, às fls. 03, a saber: de 200

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

(duzentas) caixas de tênis ref. 33663, foram encontradas apenas 68 (sessenta e oito) caixas; de 50 (cinquenta) caixas da ref. 33664, foram encontradas apenas 17 (dezessete) caixas e mais 8 (oito) pares de tênis.

Muitos pontos nebulosos emergem do presente processo, privando-me da necessária segurança para decidir o litígio, senão vejamos:

- 1) Qual o motivo da existência de 2 (dois) Conhecimentos distintos, de empresas diferentes, para a mesma mercadoria (fls. 08/09)?
- 2) Os pesos declarados nos Conhecimentos (bruto e líquido) referem-se apenas à mercadoria em si, ou incluem o peso do Container vazio (TARA)?
- 3) No campo "12" do T. de Vistoria (fls. 02) encontramos os seguintes pesos: MANIFESTADO = 7124 LIQ; T. AVARIA VISTORIA = 6210 BR. Ora, se as siglas "LIQ" e "BR" significam, respectivamente, LÍQUIDO e BRUTO, como é possível atestar a diferença efetiva de peso se a comparação das pesagens são de expressões diferentes (LÍQUIDO e BRUTO)? Onde está a comprovação da diferença de PESO BRUTO ou de PESO LÍQUIDO, entre o manifestado e o Termo de Avaria/Vistoria?
- 4) Segundo o "PACKING LIST" encontrado às fls. 18, o peso bruto da mercadoria é de 7125 KGS e o peso líquido da mesma é de 5481 KGS. Subentende-se que aqui não esteja incluído o peso (TARA) do Container. Se estamos corretos, cabe perguntar: 1) Qual era o efetivo peso (TARA) do Container; 2) Houve pesagem da mercadoria encontrada no Container? Qual o peso líquido da mesma na vistoria?
- 5) Houve Termo de Avaria no momento da descarga do navio para as dependências do porto? Se afirmativo, por que não foi juntada cópia?
- 6) No Termo de Avaria lavrado pelo TRA (fls. 39), o carimbo com assinatura está com data ilegível. Qual a data da efetiva emissão desse Termo? Por que o representante da Fiscalização Aduaneira não assinou tal documento, conforme ressalva

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

aposta no mesmo? Foi cumprida a determinação expressa no parágrafo 2, do artigo 470, do Regulamento Aduaneiro?

- 7) Por que o T. Avaria mencionado, ao invés de confrontar os pesos brutos, levando em consideração a "tara" do Container, faz comparação entre o LÍQUIDO DECLARADO e o BRUTO VERIFICADO?
- 8) Segundo a Guia de Movimentação de Container (GMCI) acostada às fls. 43, na saída do Container do porto foram registrados os seguintes indícios de avarias: 1- AMASSADO, 2- ARRANHADO, 3 - ENFERRUJADO. Nada consta a respeito de "diferença de peso". Tal saída se deu em 10/05/96, às 17:22 hs. Como é certo, tais indícios não guardam nenhuma relação de causa e efeito com a falta da mercadoria apurada. Como se explica essa divergência, em relação ao Termo de Avaria lavrado já nas dependências do TRA?
- 9) No documento de fls. 44, existem anotações que parecem indicar peso bruto do Container manifestado, a sua "tara" e o peso líquido encontrado no mesmo dia 10/05/96, porém às 20:15 hs. Pergunta-se: a distância entre o porto e o TRA mencionado justifica tal lapso de tempo?
- 10) Ainda nesse documento consta: 19490 kgs BRM; 13289 TR e 6210 LIQC. As siglas ao lado dos números nos sugerem tratar-se de: BRM = BRUTO MANIFESTADO; TR = TARA e LIQC = LÍQUIDO CONSTATADO (?). Nesse caso, se estiver certa essa observação, significa que o peso (TARA) do Container seria da ordem de 13280 KGS? Mesmo em se tratando de um Container de 40 (quarenta) pés, não é um peso exagerado?

Diante do exposto, levanto preliminar do conversão do julgamento em diligência à repartição de origem, a fim de que sejam sanadas todas as dúvidas alinhadas acima, promovendo a fiscalização a necessária juntada de todos os documentos comprobatórios, em especial do Termo de Avaria lavrado quando da descarga do Container de bordo do veículo transportador, se houver,

*EMILIA*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

convidando, se necessário, as partes interessadas (depositário, consignatário e transportador) para prestarem informações e apresentarem documentos.

Concluída a diligência em questão, abra-se vista dos autos à Recorrente para que tome conhecimento de seus resultados, concedendo-lhe prazo para, se julgar conveniente, aditar o Recurso apresentado.”.

Foram, assim, os autos encaminhados à Alfândega do Porto de Santos, para as providências pertinentes.

Em atendimento à diligência, o Auditor Fiscal da Receita Federal designado informou, conforme doc. às fls. 114/115:

- 1) Realmente, existem 2 (dois) Conhecimentos Marítimos. O chamado BL Master NSL 046JKTSSZ662 (fls. 09) é o emitido pelo Transportador Marítimo, onde o Consignatário é o Agente Desconsolidador no Brasil e o Remetente é o Agente Consolidador da carga, no exterior.  
BL/H 1-3-01019 (fls. 08) é o chamado BL House, emitido pelo Agente Consolidador da carga, no exterior, aonde o Exportador aparece como Remetente e o Importador, como Consignatário, considerando a operação de financiamento de câmbio na importação, bem como, já tendo endossado o referido conhecimento em nome do Importador.
- 2) Referem-se apenas à mercadoria.
- 3) peso de 6210 kg inclui a Tara do Container. A afirmativa pode ser deduzida de várias informações contidas no Processo (vide resposta ao quesito 4, adiante).
- 4) Pelo “Packing List” (fls. 18), podem ser retiradas as seguintes informações:

Referência	Peso Bruto/un.	Quantidade	Peso
Bruto Total			
33.663	1,6575	1.224 pares	2.018 kg
33.664	1,2867	314 pares	404 kg
Total			2.432 kg

Retirada do Termo de Vistoria Aduaneira



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

Como o peso bruto apontado foi de 6.210 kg (inclusive a tara do container), chega-se à conclusão que a referida Tara seria de 3.778 kg, a qual encontra-se dentro do padrão de peso para 1 (um) container de 40 pés (de 3.700 a 4.100 kg).

- 5) Não houve.
- 6) Tudo indica ser 13/05/96, visto que:
- o número 13 é possível de visualização;
  - a atracação foi feita em 10/05/96;
  - em 24/05/96, a Alfândega do Porto de Santos fez solicitação (fls. 38) do Termo 1.516, que àquela data já existia. Não foi possível a apuração do motivo pelo qual não consta a assinatura da Fiscalização no Termo de Avaria.
  - Dia 10/05/95 caiu em uma sexta-feira, sendo portanto aceitável o entendimento do cumprimento da determinação expressa no Regulamento Aduaneiro.
- 7) Não existe uma regra para informação dos dados pelos TRAs. Da mesma forma, o preenchimento dos BLs, que ora incluem a Tara do Container no peso bruto, ora excluem, discriminando-o no corpo do documento. A tara de qualquer forma, pode sempre ser visualizada na porta principal do container, onde aparece em kgs./Libra/peso, em números cujo tamanho não deixam margem para erros. No caso em apreço, a diferença de peso seria apenas o indício da falta física, visto que a unidade de medida do produto em referência é o Par de calçados acondicionado em caixas. Outro elemento fundamental para o exercício da verificação física, foi o apontamento no tíquete da balança (fls. 44).
- 8) No referido documento emitido pelo TRA, às fls. 44, podem ser notadas as seguintes informações:
- |                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| Peso bruto do caminhão carregado:   | 19.490 kg |
| Peso bruto do caminhão descarregado | 13.280 kg |
| Peso bruto do container             | 6.210 kg  |

Tais informações são apontadas antes da entrada (peso do caminhão descarregado) e à entrada do caminhão nas dependências do TRA.

A GMCI, regra geral, não costuma apontar o peso do container, mas, sim, outras características do mesmo, além de

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

outras informações. Entretanto, o documento “casado” com a GMCI é o comprovante de balança.

Realmente, a comparação correta seria entre os 7.125 kg manifestados e os 2.432 kg encontrados (ver item 4), apurando a diferença efetiva de 4.693 kg bruto, de mercadoria, disposta em:

Ref. 33.663 – 2.376 pares, com peso bruto total de 3.938 kg  
(1,6575 × 2.376)

Ref. 33.664 – 586 pares, com peso bruto total de 754 kg  
(1.278 × 754)

Total: 4.692 kg.

- 9) A distância talvez não, mas o tempo de espera para carregamento, no costado do navio, sim.
- 10) Ver respostas aos itens 4 e 8.

Ressaltou, finalizando, o Sr. Auditor Fiscal da Receita Federal, que “a Fiscalização, no Relatório de Vistoria, fez mencionar que o Lacre de Origem estava disposto na “Porta Secundária” do container. Tal procedimento é inusitado e propicia a abertura da Porta Principal, normalmente, sem rompimento do referido Lacre.”.

Ainda em atendimento à diligência, foi a recorrente intimada a tomar ciência do processo e a manifestar-se, caso o desejasse. Esta manteve-se silente quanto às informações prestadas.

Foram os autos reencaminhados a esta Câmara, para julgamento e esta Conselheira os recebeu numerados até a fl. 120, inclusive, Encaminhamento de Processo”.

É o relatório.



RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

VOTO

No que se refere à cláusula sob a qual se efetivou o transporte da mercadoria faltante, minha posição já é do conhecimento de meus I. Pares e será, mais uma vez, exposta.

Considero que as cláusulas "House to House", "shipper's load and count" e "House to Pier", entre outras, têm o objetivo de facilitar as transações comerciais internacionais em relação às diversas partes envolvidas, quais sejam, importador, exportador, transportador etc., estabelecendo uma série de direitos e deveres a serem reciprocamente observados.

Quanto à matéria, a Lei nº 6288/75, dispozo sobre a movimentação, unitização e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, procurou equacionar o problema desse tipo de transporte a nível interno do país, 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 ato 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 DL 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 n. 91.030/85, em seus artigos 468 a 475 dispõe sobre o procedimento de Vistoria Aduaneira, objetivos, método de realização etc.

*EMCH*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

Este é o meu pensamento em relação à matéria com a qual nos defrontamos neste processo.

Contudo, os casos que nos são apresentados para análise, algumas vezes, contém características singulares que os diferenciam substancialmente de outros.

É o que se verifica neste processo. Passemos, assim, a sua análise.

Das informações prestadas pela Fiscalização Aduaneira em atendimento à diligência determinada por esta Câmara, podemos ressaltar os seguintes fatos:

- a) A autuação de que se trata decorreu da falta de mercadoria (pares de tênis), apurada em procedimento de Vistoria Aduaneira realizada nas dependências do Terminal Retroportuário Alfandegado (TRA IV – DEICMAR), depositária;
- b) A mercadoria veio acondicionada no Container TEXU 4923004-6, coberto pelos Conhecimentos de Transporte n. NSL046JKTSSZ662 (MASTER) e n. 1-3-01019 (HOUSE);
- c) Tais Conhecimentos indicam o “peso bruto” de 7.125,00 kg da mercadoria acondicionada no cofre de carga;
- d) A “Tara” do Container (peso livre) seria da ordem de 3.778,00 kg, como indicado pela Fiscalização na informação fiscal, item 4, fl. 114;
- e) Assim, o peso total (container + carga), bruto, estaria em torno de 10.903,00 kg;
- f) O Container descarregou no Porto de Santos em 10/05/96, segundo a GMCI de fl. 43, não tendo sido lavrado nenhum Termo de Avaria na ocasião, conforme salienta a informação fiscal, no item 5;
- g) A seguir, o cofre de carga foi removido para depósito externo e particular (TRA IV- DEICMAR), sob amparo da GMCI citada, de n. 058188-7/1996, onde constou o peso bruto de 10.925,00 kg, sem nenhuma ressalva sobre possível diferença de peso, nem tampouco sobre qualquer anomalia em relação ao lacre de origem. Apenas foram registradas as indicações: Amassado, Arranhado e Enferrujado;

*GMCI*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

- h) Essas anotações não configuram nenhuma relação de causa e efeito com a falta da mercadoria apurada;
- i) Segundo a mesma informação fiscal, à fl. 115, item 10, a Fiscalização fez constar, no Relatório de Vistoria, que o Lacre de Origem estava disposto na "Porta Secundária" do Container e que tal procedimento é inusitado e propicia a abertura da "Porta Principal", normalmente, sem rompimento do referido Lacre;
- j) Essa situação, como já apontado no item "j", também não foi observada e devidamente ressalvada quando da remoção do Container, do porto para as dependências do TRA;
- k) O Termo de Avaria acostado à fl. 39, lavrado pelo mesmo TRA IV – DEICMAR, com data ilegível de emissão, não foi assinado pelo representante do Transportador, nem pela Fiscalização, conforme ressalva aposta no mesmo. Aquele documento só contém, na verdade, a assinatura do representante do TRA;
- l) Com relação à data de emissão do citado Termo, a diligência também não conseguiu apurar este detalhe com certeza, conforme se vê pelo item 6, fls. 114/115, ou seja: "Tudo indica ser 13/05/96, visto que: - o número 13 é possível de visualização, - a atracação foi feita em 10/05/96 (fls. 39); - em 24/05/96 a Alfândega do Porto de Santos fez solicitação (fls. 38) do Termo 1.516, que àquela época já existia".
- m) Se o Termo foi mesmo emitido em 13/05/96, é certo que o foi fora do prazo estabelecido no artigo 469 do Regulamento Aduaneiro, que determina a sua emissão logo após a descarga, esta ocorrida em 10/05/96;
- n) Se a Alfândega pediu o citado documento em 24/05/96, torna-se evidente que o Depositário também não cumpriu o estabelecido no parágrafo 2 do mesmo artigo 470 do RA, que determina o seu envio à repartição aduaneira no primeiro dia útil subsequente à descarga;
- o) A falta de assinatura do Termo pela Fiscalização, na mesma data de sua emissão, também lhe tira credibilidade, pois configura inobservância ao disposto no mesmo artigo 470, "caput", daquele Regulamento;
- EMILIA*

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES  
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376  
ACÓRDÃO Nº : 302-34.849

- p) O Auditor Fiscal designado para cumprir a diligência, às fls. 114/115, disse que: “Não foi possível a apuração do motivo pelo qual não consta a assinatura da Fiscalização no Termo de Avaria”;
- q) Com relação à recusa de assinatura por parte do representante do Transportador Marítimo, tal fato se explica pela simples razão de que o Container já havia sido removido das dependências portuárias, local onde, a princípio, cessa a sua responsabilidade pela carga transportada. Não seria coerente que assinasse um documento contendo ressalvas à carga, somente anotadas nas dependências de terceiros – TRA IV – DEICMAR;

Todas estas considerações demonstram que, neste processo, não está configurada a responsabilidade do Transportador Marítimo pela falta apurada, não restando comprovado que deu causa ao extravio, principalmente se considerarmos, como bem salientou a Fiscalização Aduaneira no Termo de Vistoria, “que o container estava com lacre de origem 101679, porém na porta secundária”, acrescido pela observação feita pelo Auditor Fiscal signatário da Informação Fiscal de fls. 114/115 no sentido de que “Tal procedimento é inusitado e propicia a abertura da Porta Principal, normalmente, sem rompimento do referido Lacre”.

Caberia, sim, ao Depositário, neste caso, verificando que o lacre estava apostado em lugar inusitado, promover a devida ressalva e diligenciar para que a Fiscalização se fizesse presente, apondo, no cofre de carga, o lacre da Receita Federal. Em não agindo assim, este profissional não zelou para afastar de si a responsabilidade pelo extravio apurado.

Pelo exposto e por tudo o mais que do processo consta, conheço do Recurso, por tempestivo para, no mérito, dar-lhe provimento.

Sala das Sessões, em 04 de julho de 2001



ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO - Relatora