

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

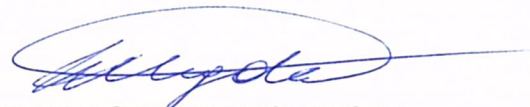
PROCESSO Nº : 11128.003307/96-68
SESSÃO DE : 15 de abril de 1999
RECURSO Nº : 119.376
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

R E S O L U Ç Ã O Nº 302-0.909

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 levantada pelo conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 15 de abril de 1999

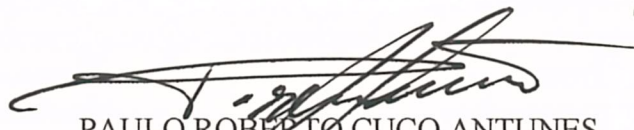


HENRIQUE PRADO MEGDA
Presidente

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
Coordenação-Geral da Representação Extrajudicial
Fazenda Nacional
Em 22/06/99



LUCIANA CORTEZ RORIZ FONTES
Procuradora da Fazenda Nacional



PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Relator designado

22 JUN 1999

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: UBALDO CAMPELLO NETO, ELIZABETH MARIA VIOLATTO, PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, LUIS ANTONIO FLORA e HÉLIO FERNANDO RODRIGUES SILVA.

RECURSO Nº : 119.376
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.909
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO
RELATOR DESIG. : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

Conforme Termo de Vistoria Aduaneira nº 0168/96, lavrado em 11/06/1996 (fls. 02/04), em 10/05/1996 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 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).

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.909

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 10/05/1996, a Vistoria Aduaneira apenas foi realizada em 11/06/1996;
- 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 10/05/1996 às 17:22 horas, indicando como peso bruto manifestado do container 19.490 Kg., como Tara do mesmo 13.280 Kg. e, como peso das mercadorias 6.210 Kg.

Em primeira instância administrativa, a ação fiscal foi julgada procedente, através da Decisão DRJ/SP nº 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

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.909

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 nº 1.3.0101-9, documento que faz prova de posse ou propriedade de 7.125 Kg da mercadoria que está 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 seqüencial e controlados um a um pelas repartições aduaneiras. Ou seja, que um lacre de origem confeccionado e utilizado pelo

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.909

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.

Tendo tomado ciência da Decisão singular em 08/12/1997, inconformada e em tempo hábil, a atuada recorreu a este Terceiro Conselho de Contribuintes, pelas razões que expôs:

- 1) Que, no caso de mercadorias transportadas em containeres 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.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.909

- 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 de sua 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 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 Seaquest 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 WEIGTH”, 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.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.909

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.

É o relatório.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.909

VOTO

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 10/05/1996 e, ao que tudo indica, acobertado por dois Conhecimentos de Transporte distintos, a saber: a) fls. 08 - B/L nº 1-301019, da empresa "SEAQUEST LINE", de nº 1-3-01019 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: 7.125,00KGS (BRUTO) e 5.481,00KGS (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 (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:



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.909

- 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 do Termo de Avaria/Vistoria ?
- 4) Segundo o "PACKING LIST" encontrado às fls. 18, o peso bruto da mercadoria, é de 7.125 KGS e o peso líquido da mesma é 5.481 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, porque 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? Porque o representante da Fiscalização Aduaneira não assinou tal documento, conforme ressalva aposta no mesmo? Foi cumprida a determinação expressa no parágrafo 2º, do artigo 470, do Regulamento Aduaneiro ?
- 7) Porque 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



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.376
RESOLUÇÃO Nº : 302-0.909

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 17:22hs. 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 20:15hs. Pergunta-se: A distância entre o Porto e o TRA mencionado justifica tal lapso de tempo?
- 10) Ainda nesse documento consta: 19490 kg BRM; 13280 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 de 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, 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 dos seus resultados, concedendo-lhe prazo para, se julgar conveniente, aditar o Recurso apresentado.

Sala das Sessões, em 15 de abril de 1999


PAULO ROBERTO CÚCO ANTUNES – Relator designado