

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-003464/96-64
SESSÃO DE : 19 de fevereiro de 1998
ACÓRDÃO Nº : 302-33.689
RECURSO Nº : 118.848
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
RECORRIDA : DRJ - SÃO PAULO/SP

CONTAINER TRANSPORTADO SOB CONDIÇÕES "HOUSE TO HOUSE" E ASSEMBELHADAS. 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.

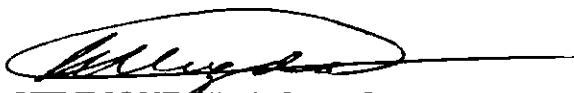
Precedentes do Conselho.

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 19 de fevereiro de 1998



HENRIQUE PRADO MEGDA
PRESIDENTE



PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES
RELATOR

07 MAI 1998



Luciana Cortez Roriz Pontes
Procuradora da Fazenda Nacional

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

PROCESSO Nº : 11128-003464/96-46
RECURSO Nº : 118.848

ACÓRDÃO Nº : 302 - 33.689
RECORRENTE : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR : CONS. PAULO ROBERTO CUOCO ANTUNES

RELATÓRIO

Contra a ora Recorrente foi emitida a Notificação de Lançamento nº 091/96 (fls. 01), pela Alfândega do Porto de Santos, exigindo-se da mesma o crédito tributário no valor total de UFIRs 35.945,59 abrangendo imposto de importação multa, com fundamentos no Decreto-Lei nº 37/66 e no Decreto nº. 91.030/85, originando-se tal cobrança do procedimento de Vistoria Aduaneira, cujo Termo, de nº 0.101/96, encontra-se acostado às fls. 02/05.

Do referido Termo de Vistoria, extraímos as seguintes informações:

- A vistoria foi realizada em UM CONTAINER, prefixo SENU 400391-6, coberto pelo Conhecimento nº 1-3-00583 que estaria com indícios de extravio (campo 12);
- O Depositário da mercadoria foi o TRA IV – DEICMAR S/A., sito à Av. Marginal Direita da Via Anchieta, 571 – Alemoa – Santos – SP. (campo 08.03)
- Não havia indícios externos de violação, nem sinais externos de avaria; Termo de Avaria – Existente (campo 10);
- O Transportador não fez ressalva ou protesto no Conhecimento de Carga; Não declarou no Termo de Visita; Não comprovou tratar-se de caso fortuito ou força maior; Não apresentou outros excludentes. O Depositário não fez ressalva ou protesto no documento de entrada; Não lavrou Termo de Avaria; Não comprovou fraude do transportador; Não apresentou outros excludentes. (campo 13)
- O prejuízo causado à Fazenda Nacional em decorrência de extravio é o transportador e constitui-se de Imposto de Importação e Multa do art. 521, inciso II, alínea “d”, do R.A
- A Comissão Vistoriadora procedeu ao exame dos volumes contidos no Container citado, tendo apurado o extravio de 2.286 pares de tenis da marca Reebok, sendo 900 pares da ref. 28.080 e 1.386 pares da ref. 28.081. Foi encontrado o lacre de origem, mas havia diferença de peso entre o Conhecimento, o T. de Avaria e a Vistoria. Após a Vistoria foi apostado lacre da SRF (campo 16 – Observações);
- De acordo com Petição de 29/03/96, (proc. 096.402.540-7), a mercadoria ref. 28.085 (278 caixas contendo 5.004 pares) veio trocada pela ref. 28.081 (201 caixas contendo 3.618 pares). Assim sendo, o lote ref. 18.085 foi carregado no container DSRU 411.993-0 (proc. 096.1800.060-4). (campo 16 – Observações).



PROCESSO Nº : 11128-003464/96-46
RECURSO Nº : 118.848

A Autuada foi cientificada no corpo da Notificação de Lançamento em 27/06/96 e apresentou Impugnação na mesma data (fls. 6/8), com anexos (fls. 09/12).

Em suas razões, argumenta, em síntese, o seguinte:

- A vistoria foi realizada no TRA IV DEICMAR, onde foi apurada pela Comissão a diferença de peso entre o manifestado e o apontado na balança do Terminal, com relação às mercadorias da DI indicada, que viajaram no Container também mencionado, transportadas pelo navio SPEVDE VRADEOS, que chegou a Santos em 27/01/96;
- Com a descarga cessa a responsabilidade do transportador marítimo, passando para a administração do porto e/ou entidade responsável pelo armazenamento da carga (Terminais), conforme dispõe o Decreto 116/67 e seus respectivos regulamentos;
- O Container deu entrada no Depósito Alfandegado Público sem qualquer ressalva, o que comprova que o cofre achava-se com os lacres intactos, o que comprova que o Comandante zelou adequadamente pela boa guarda da carga, cumprindo fielmente o transporte contratado, entregando as mercadorias nas mesmas condições em que as recebeu do exportador;
- O transporte em questão é da modalidade "House to House" e, em sendo assim, o Container foi estufado, contado, peiado e lacrado pelo exportador, não tendo o transportador marítimo, em momento algum, participado de nenhuma destas operações;
- A própria Comissão de Vistoria certificou que o Container tinha o lacre de origem intacto, tratando-se, assim, de um caso típico de erro ou negligência do exportador, o que exclui a responsabilidade do transportador, como preceitua a Lei nº 6.288/75;
- O 3º Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento em caso semelhante, como se verifica do Acórdão nº 301-25.744, em julgamento do Recurso nº 109.622, cuja Ementa transcreve;
- Diante disso, não pode ser responsabilizado pelo extravio apurado.

Anexou cópia do Conhecimento envolvido, dando cobertura ao Container com 344 cartões com 6192 pares de tenis.

Em seguida a fiscalização anexou farta documentação (fls. 14 até 84), que inclui cópias da D.I. completa; G.I., Fatura, Conhecimento, Termo de Visita, Manifesto de Carga de Containeres, Informações Fiscais, Guia de Movimentação de Container (GMCI), Termo de Vistoria e Demonstrativo de Classificação e Avaliação de Mercadorias Vistoriadas, Termo de Avaria e outros documentos.

Encaminhados os autos à Delegacia de Julgamento de São Paulo – SP, proferiu a Decisão nº 9.166/97-41 (fls. 90/93), julgando PROCEDENTE a ação fiscal.

Em suas razões de decidir a Autoridade Julgadora argumenta, em síntese, que:



PROCESSO Nº : 11128-003464/96-46
RECURSO Nº : 118.848

- Na descarga o container foi pesado ao chegar ao TRA Deicmar, tendo sido constatada diferença de peso em relação ao manifestado;
- Que o transportador não pode ser responsabilizado quando o Container, no caso "House to House" chega intacto, sem qualquer irregularidade;
- Que, entretanto, quando é constatada diferença de peso, o transportador responde, pois que pode e deve pesar o Container para emitir o B/L, por se tratar de elemento que implica a segurança da própria embarcação;
- Que o fato do Container ter sido descarregado com os 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 quando se verifica, dos Conhecimentos, que o transportador recebeu o Container com peso de 6.295 kg e, quando da descarga, estavam com uma diferença a menor da ordem de 36,9%;
- Que a empresa embarcou o Container com o peso informado pelo exportador e vem agora alegar que houve erro ou negligência do mesmo, sem ter tido o cuidado de pesar o Container antes de carregar o navio;
- Que em caso de ter apurado a diferença de peso, deveria ter inserido cláusula específica no Conhecimento;
- Que 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 sequencial 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;
- Que 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;
- Que atribuir 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 prova documental no processo (os BLs às folhas 09 e 11) de que o transportador recebeu 6.295 kg e só descarregou 3.980 kg.

Desta Decisão a Autuada tomou ciência em 19/05/97 (A.R. às fls. 96) e apresentou Recurso Voluntário em 12/06/97 (protocolo às fls. 97) portanto, tempestivamente.

Em suas razões, a Recorrente insiste na argumentação desenvolvida em sua Defesa em primeira instância.

Assevera que: o Container deu entrada no Depósito Alfandegado Público sem qualquer ressalva, o que comprova que o cofre de carga achava-se com o lacre intacto, fato este também atestado pela G.M.C.I., por ocasião de sua entrada no DPA; que, de fato, o Container, após ser

TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128-003464/96-46
RECURSO Nº : 118.848

entregue à entidade portuária, sem ressalvas e com o 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 a divergência de peso; que uma vez que o Container descarregou com seu lacre original intacto, sem indícios de violação e sem qualquer ressalvas no ato da descarga, o transportador marítimo não tem qualquer responsabilidade sob o extravio da carga e/ou diferença de peso verificados na Vistoria Aduaneira, já que entregou o container no porto de destino tal qual como recebido do embarcador no porto de origem; que 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 ao costado do navio e a presunção é que ele tenha sido conferido pela Alfândega do porto de embarque, a exemplo do que ocorre com os embarques feitos no Brasil. A lacração é feita na presença do agente alfandegário.

Presentes os autos à Douta Procuradoria da Fazenda Nacional, manifesta-se às fls. 103/109 (páginas por mim numeradas e rubricadas, ante a ausência de numeração), pleiteando a manutenção da Decisão recorrida.

Encampa a argumentação da Autoridade Julgadora de primeiro grau, com relação à responsabilidade do transportador pela diferença de peso apurada e acrescenta que não cabe a responsabilização do depositário, no caso do TRA- DEICMAR, em virtude de haver constatado a diferença do peso quando da entrada em seu Armazém e requerido a designação da Comissão de Vistoria Aduaneira.

É o Relatório.



PROCESSO Nº : 11128-003464/96-46
RECURSO Nº : 118.848

VOTO

Pelo Relatório ora oferecido e demais informações e documentos constantes dos autos, estamos diante da seguinte situação fática:

1. O Transportador Marítimo, representado pela Agência Marítima ora Recorrente, transportou um Container, sob condições "House to House", o que é designado pela sigla equivalente "FCL/FCL", sob cláusula no Conhecimento "SHIPPER STOW LOAD AND COUNT", dizendo conter mercadorias constantes de 344 cartões pesando 4.751,66 kg líquidos (NET);

2. É fato inconteste, não desconhecido tanto pela fiscalização quanto pela autoridade julgadora de primeira instância, que dito Container descarregou no porto de destino (Santos), sem qualquer indício de avaria e/ou violação, não tendo sido objeto da lavratura de Termo de Avaria pela CODESP.

3. A Guia de Movimentação de Container (GMCI), de nº 095456-1, acostada por cópia às fls. 48, informa os dados da origem, dentre os quais a identificação do Container, o peso consignado da ordem de 10.095 kg. brutos, o nº do Lacre e o local de destino – TRA IV – DEICMAR.

4. Informa também a mesma GMCI que o Container estava com os seguintes indícios de avarias: amassado, arranhado, enferrujado e remendado.

5. Não há, naquele documento, qualquer informação a respeito da diferença de peso, o que demonstra que o Container não foi pesado quando de sua remoção do porto (Cia Docas), para o referido Terminal da DEICMAR.

6. Consta, do mesmo documento, uma averbação feita por máquina eletrônica, da CODESP, datada do dia 27/01/96, intitulada de TERMO DE CONFERÊNCIA, com a seguinte ressalva datilografada: **"Deixaram de assinar o presente Termo os representantes da Fiscalização Aduaneira e do armador, que não se fizeram presentes ao ato"**.

7. Às fls. 42 e 44 são encontradas cópias de Termo de Avaria nº 397/98, de emissão da DEICMAR S/A – TRA – IV, descrevendo os mesmos indícios de avarias, a acusando os seguintes pesos:

Líquido Declarado: 6,295 - Bruto Verificado: 7.720,000

8. Esse Termo foi emitido no dia 09/02/96, contendo apenas a assinatura de empregado do TRA- IV, constando a mesma ressalva de que deixaram de assinar tal documento os representantes da fiscalização e do Armador, que não se fizeram presentes ao ato.

PROCESSO Nº : 11128-003464/96-46
RECURSO Nº : 118.848

9. Voltando-se à GMCI mencionada (fls. 48), há informação de que o container descarregou no porto (CODESP) no dia 27/01/96 e que a sua saída, da mesma CODESP, para o TRA – DEICMAR, ocorreu **no mesmo dia**, não tendo sido ressalvada, no referido documento, qualquer divergência de peso.

10. Como já informado anteriormente, o Termo de Avaria (fls. 42 e 44), emitido pelo TRA – IV DEICMAR, está datado do dia 09/02/96, ou seja, cerca de 13 (treze) dias após a saída do Container das dependências portuárias, além de não conter qualquer outra assinatura além da da empregada do referido Terminal.

11 Efetivamente, não consta nenhum registro em documento de descarga, quer da entidade portuária (CODESP), quer da segunda depositária (TRA-IV DEICMAR), ressalvando violação do Cofre de Carga ou divergência de peso em relação ao manifestado.

12 A própria Comissão Vistoriadora atesta, no Termo de Vistoria (fls. 44/45), que o Depositário não fez ressalva ou protesto no documento de entrada, não lavrou Termo de Avaria e não comprovou fraude do transportador, além de não ter apresentado outras excludentes.

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 haver ficado comprovado nos autos, senão vejamos:

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

“Art. 469 – O volume que, ao ser descarregado, apresentar-se quebrado, com diferença de peso, com indícios de violação ou de qualquer modo

PROCESSO Nº : 11128-003464/96-46
RECURSO Nº : 118.848

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 ao falar sobre o momento específico para a prática da anotação no registro de descarga – **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 registros de descarga da 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 Termo de Avaria apresentado por cópias às fls. 42 e 44, além de não conter qualquer assinatura dos demais interessados – Transportador e Fisco – somente foi emitido no dia 09/02/96, ou seja, cerca de 13 (treze) dias após a descarga do Container no porto e a sua saída para o mesmo Terminal.

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)



PROCESSO Nº : 11128-003464/96-46
RECURSO Nº : 118.848

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 ressalvada 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 constatarem 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.

Ressalte-se, ainda, que às fls. 43 está anexada a informação fiscal da IRF/Santos, indicando a existência do referido Termo de Avaria do TRA – IV, de nº 397, com a seguinte observação:

“Obs: Foi apresentado o Termo de Avaria nº 397 no setor de manifesto em 23/02/96”

Note-se, portanto, que além de emitido extemporaneamente, o referido Termo só foi apresentado à repartição aduaneira cerca de 14 (quatorze) dias após sua emissão.

Ocorreu, assim, o total descumprimento e inobservância às determinações expressas no art. 470 e seu parágrafo 2º, do Regulamento Aduaneiro, acima transcritas.

Se foi efetivamente verificada a diferença de peso entre o declarado no Conhecimento e o encontrado por ocasião da Vistoria Aduaneira, certamente que tal diferença jamais poderá ser atribuída à responsabilidade do veículo transportador marítimo, já que nenhum registro ou ressalva foi feito pelas Depositárias envolvidas.

Neste caso, o mesmo Regulamento Aduaneiro estabelece, expressamente, o seguinte:

“Art. 479 – O depositário responde por avaria ou falta de mercadoria sob sua custódia, assim como por danos causados em operação de carga ou descarga realizada por seus prepostos.

§ único - Presume-se a responsabilidade do depositário no caso de volumes recebidos sem ressalva ou protesto.”

(grifos e destaques nossos)

É fato inconteste que as duas depositárias – CODESP e TRA – IV DEICMAR - receberam o Container sem qualquer ressalva ou protesto a respeito da diferença de peso apontada. O Termo de Avaria apresentado pela DEICMAR, emitido vários dias após a descarga e a remoção do Cofre de Carga para suas dependências, nenhum valor possui para efeito de contradizer tal assertiva.



PROCESSO Nº : 11128-003464/96-46
RECURSO Nº : 118.848

O que consta demonstrado efetivamente nestes 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 ou Termo de Avaria comprovando o contrário.

Vale dizer, apenas de passagem, que os Lacres utilizados pelos exportadores/embarcadores são também confeccionados com numeração seqüencial 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.

2. O Container foi removido das dependências do Porto (CODESP) pela empresa DEICMAR S/A para o seu Terminal Retroportuário Alfandegado (TRA-IV), sem qualquer ressalva sobre divergência de peso na respectiva GMCI.

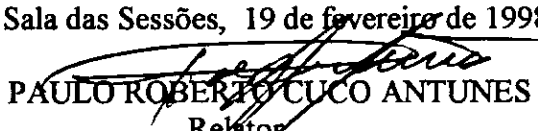
3. A citada GMCI, mesmo não constando diferença alguma de peso, não foi assinada por representante do Transportador, tampouco da Fiscalização Aduaneira.

4. Somente cerca de 13 (treze) dias após a descarga do Container no porto e sua remoção para o TRA – IV, é que foi emitido Termo de Avaria pela Depositária, assim mesmo sem qualquer assinatura por parte da fiscalização ou de representante do Transportador Marítimo.

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, 19 de fevereiro de 1998


PAULO ROBERTO CUCCO ANTUNES
Relator.