



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128.003681/96-54
SESSÃO DE : 16 de novembro de 1999
ACÓRDÃO Nº : 303-29.196
RECURSO Nº : 119.906
RECORRENTE : AGÊNCIA MARÍTIMA DICKINSON S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

VISTORIA ADUANEIRA. Falta apurada em contêiner com lacres de origem intactos e com cláusula "Shipeer's Load & Count". Havendo diferença entre o peso constante do BL emitido no embarque e aquele verificado no desembarço, é responsabilizado o transportador.


RECURSO VOLUNTÁRIO DESPROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em negar provimento ao recurso voluntário, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencido o Conselheiro Nilton Luiz Bartoli.

Brasília-DF, em 16 de novembro de 1999


JOÃO HOLANDA COSTA
Presidente


ANELISE DAUDT PRIETO
Relatora

15 MAR 2000

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ZENALDO LOIBMAN, MANOEL D'ASSUNÇÃO FERREIRA GOMES, IRINEU BIANCHI e SÉRGIO SILVEIRA MELO.

RECURSO Nº : 119.906
ACÓRDÃO Nº : 303-29.196
RECORRENTE : AGÊNCIA MARÍTIMA DICKINSON S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : ANELISE DAUDT PRIETO

RELATÓRIO

A empresa acima qualificada recorre de decisão de primeira instância que julgou procedente lançamento efetuado pela Alfândega do Porto de Santos.

Trata-se do contêiner TPHU 491774, transportado pelo navio CSAV Rosário, que chegou ao Porto de Santos em 12/04/96, e que continha, de acordo com o BL de fl. 15, 7.200 pares de tênis Reebok, pesando 7.832,00 kg.

Por ter sido constatada diferença entre o peso manifestado e o verificado no desembarque, foi requerida a Vistoria Aduaneira, que apurou a falta de 2.844 pares de tênis, cuja responsabilidade foi atribuída ao representante legal da transportadora marítima. Por meio da Notificação de fls. 01 foram lançados o Imposto de Importação e a multa prevista no art. 521, inciso II, alínea "d", do Regulamento Aduaneiro.

Impugnando, a interessada alegou que:

- a) embora o navio tenha chegado em 12/04/96 o contêiner só foi objeto de vistoria aduaneira em 20/06/96, 68 dias depois;
- b) de acordo com o art. 3.º do Decreto-lei 116/67 a responsabilidade do navio começa com o recebimento da mercadoria a bordo e cessa com sua entrega à entidade portuária ou trapiche municipal, no porto de destino;
- c) de acordo com o RA cabe ao depositário, logo após a descarga de volume avariado, lavrar termo de avaria;
- d) a modalidade de transporte era "house to house" e o lacre de origem estava intacto;
- e) é evidente que o transportador marítimo cumpriu sua parte no contrato de transporte, recebeu o contêiner o entregou-o à entidade portuária lacrado e intacto. E tal afirmação pode ser confirmada pela entidade portuária, que não lavrou quaisquer ressalvas acerca da integridade do lacre de origem e a própria

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.906
ACÓRDÃO Nº : 303-29.196

comissão de vistoria, que verificou que o lacre de origem estava intacto.

Finaliza pedindo o cancelamento do crédito tributário.

A douta autoridade julgadora de primeira instância considerou procedente o lançamento, na medida em que houve diferença entre o peso constante do BL emitido no embarque e o verificado no desembarque.

Em seu recurso, apresentado tempestivamente e com a devida representação legal, a contribuinte acrescentou que quando da descarga a autoridade portuária lavrou termo onde constava que o contêiner fora recebido por ela amassado, arranhado e enferrujado, não tendo havido qualquer ressalva com respeito ao lacre e/ou ao peso. Da área portuária, o contêiner teria sido transportado para o TRA da Deicmar, que fica fora das dependências do porto, e lá teria sido pesado e constatado que seu peso estaria inferior ao manifestado. Mais uma vez, não teria havido qualquer ressalva quanto ao lacre.

Transcreveu os dispositivos legais que seriam aplicáveis ao caso, ou seja, a regra geral do artigo 101 do Código Comercial e as normas específicas para o transporte marítimo do Decreto 64.387/69, delimitando as responsabilidades da entidade portuária, da embarcação e dos armazéns alfandegados. Transcreveu também o significado de "Shipeer's Load & Count" contido no Dicionário de Comércio Marítimo de Wesley O. Collyer. Finalmente, citou os artigos 478 e 479 do Regulamento, que definem a questão da responsabilidade pelos tributos.

Alegou, ainda, que não pode conferir o conteúdo da mercadoria, tendo-a entregue à autoridade aduaneira com o mesmo lacre que recebera do exportador. Disse que nenhuma das ressalvas feitas quando da descarga ("amassado, arranhado e enferrujado") tem qualquernexo de causa e efeito com o desaparecimento de 2.844 pares de calçados apurados na Vistoria.

Seria irrelevante, para efeito de imputação de responsabilidade ao transportador, as eventuais irregularidades encontradas, após a descarga, quando o contêiner sequer estava nas dependências do Porto de Santos (encontrava-se no TRA da Deicmar), fora de sua custódia e responsabilidade.

O fato de todo importante, à luz dos artigos 478 e 479 do RA, seria que não havia sinais de violação do contêiner quando da sua descarga, ou seja, quando cessou a responsabilidade do transportador e iniciou-se a da depositária.

Mesmo que tivesse sido detectada diferença de peso no ato da descarga, dentro das dependências portuárias, ainda assim o transportador não poderia

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.906
ACÓRDÃO Nº : 303-29.196

ser responsabilizado, já que ressalvou no Conhecimento de Transporte que o conteúdo do contêiner lhe era desconhecido e era declarado pelo embarcador.

É sabido que o conhecimento de Transporte é feito pelo embarcador/exportador. Portanto, o peso da mercadoria é por ele fornecido. Importante notar que o peso bruto do contêiner mais carga indicado no Conhecimento foi de 7.832kg, enquanto que o peso verificado muito após a descarga e fora das dependências teria sido de 8.860 kg.

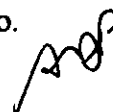
Ainda sobre a questão do peso, é incabível a pretensão contida na decisão sob ataque, de que o transportador deveria ter pesado o contêiner antes do embarque. Em primeiro lugar, do ponto de vista prático muitas vezes é impossível pesar antes da descarga, como, a propósito, é o caso do Porto de Hong Kong, que movimenta pelo menos 2.000 contêineres por dia. Em segundo lugar, é sabido que os contêineres têm um limite de carga que, se excedido, torna-se insuportável. Além do mais, os guindastes que fazem o embarque da carga têm um limite de içamento (geralmente entre 10 e 20 toneladas), de sorte que, mesmo que a estrutura do contêiner não entrasse em colapso, o mecanismo de segurança do próprio contêiner seria acionado em caso de excesso de peso.

Finalmente, tal providência não pode ser exigida do transportador, uma vez que a ele foi confiado o transporte de um contêiner estufado, fechado e lacrado pelo exportador/embarcador, que diz conter determinado tipo de carga em determinada quantidade. Portanto, sua obrigação é de entregar o contêiner nas mesmas condições, isto é, fechado e com o mesmo lacre recebido à bordo.

Não consegue entender as razões que levaram a Comissão de Vistoria Aduaneira concluir que as causas do extravio teriam sido "avaria/extravio/violação"(campo 10, item 10.7), se este estava com o lacre de origem intacto, sem ressalvas quanto ao peso e tendo como únicas ressalvas da CODESP "amassado, enferrujado e arranhado".

Finalmente, pede seja dado provimento ao recurso.

É o relatório.



RECURSO Nº : 119.906
ACÓRDÃO Nº : 303-29.196

VOTO

Está correta a decisão proferida pela autoridade julgadora de primeira instância. Em voto recentemente proferido manifestei minha posição, adotada também em vários julgados da Terceira Turma da Câmara Superior de Recursos Fiscais, de que a falta de mercadoria transportada em contêiner com cláusula "SAID TO CONTAIN", se este for descarregado intacto quanto aos dispositivos de segurança, sem diferença de peso e sem ressalva sob suas condições, não pode ser atribuída ao transportador.

Entretanto, no presente caso, ficou evidenciada a diferença de peso do contêiner que, ao contrário de outros detalhes fornecidos pelo exportador, "*pode e deve ser conferido no momento em que o transportador embarca a mercadoria*", conforme bem colocado pela douta autoridade julgadora de primeira instância. Conforme verifica-se às fls. 49, os pesos brutos constantes do Manifesto e do Termo de Avaria são, respectivamente, 11.632 e 8.860 kg. Houve, portanto, decréscimo de peso.

E, de acordo com o disposto no art. 478 do Regulamento Aduaneiro, que tem sua matriz legal no Decreto-lei 37/66, a responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa e, para efeitos fiscais, é responsável o transportador quando houver divergência para menos de peso ou dimensão do volume em relação ao declarado no conhecimento de carga.

Pelo exposto, conheço do recurso, que é tempestivo, para, no mérito, negar-lhe provimento, mantendo a decisão recorrida.

Sala das Sessões, em 16 de novembro de 1999.


ANELISE DAUDT PRIETO - Relatora