

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº : 11128.004038/96-93
SESSÃO DE : 16 de outubro de 1998
ACÓRDÃO Nº : 302-33.867
RECURSO Nº : 119.652
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP

VISTORIA ADUANEIRA - FALTA DE MERCADORIA

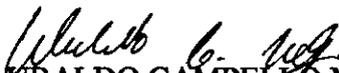
Contêiner transportado sob condições "House to House", descarregado no porto de destino inviolado, com lacre de origem intacto. Não responde o transportador marítimo por falta de mercadoria apurada em vistoria aduaneira, ainda que na descarga tenha sido registrada diferença de peso em relação ao declarado no Conhecimento.

RECURSO VOLUNTÁRIO PROVIDO.

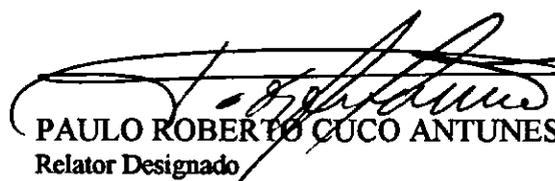
Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, em dar provimento ao recurso, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencidas as Conselheiras Maria Helena Cotta Cardozo, relatora e Elizabeth Emilio de Moraes Chierogatto. Designado para redigir o acórdão o Conselheiro Paulo Roberto Cuco Antunes.

Brasília-DF, em 16 de outubro de 1998.


UBALDO CAMPELLO NETO,
Presidente em exercício


Luciana Cortez Roriz Pontes
Procedora da Fazenda Nacional


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Relator Designado

20 JAN 1999

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH MARIA VIOLATTO, RICARDO LUZ DE BARROS BARRETO e LUIS ANTONIO FLORA. Ausente o Conselheiro HENRIQUE PRADO MEGDA

RECURSO Nº : 119.652
ACÓRDÃO Nº : 302-33.867
RECORRENTE : LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A
RECORRIDA : DRJ/SÃO PAULO/SP
RELATOR(A) : MARIA HELENA COTTA CARDOZO
RELATOR DESIG. : PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

DO REQUERIMENTO DE VISTORIA ADUANEIRA

Em 12/06/96, a empresa importadora RIL BRASIL COMERCIAL E IMPORTADORA LTDA. apresentou à Alfândega do Porto de Santos SP, requerimento de Vistoria Aduaneira (fls. 11), acompanhado dos documentos de fls. 12 a 25. A vistoria se referia ao contêiner TEXU 436.759-1, contendo 400 caixas de tênis, desembarcado do navio IWASHIRO. No campo relativo a “Informações Adicionais” foi registrado que havia diferença de peso no referido contêiner.

DA VISTORIA ADUANEIRA

Em 09/07/96 foi lavrado o Termo de Vistoria Aduaneira nº 0205/96 (fls. 35 a 38), apurando-se o extravio de 1.476 pares de tênis e responsabilizando-se a interessada, que é a representante do transportador, conforme o art. 478, inciso IV, do Regulamento Aduaneiro. O crédito tributário resultante foi de R\$ 10.473,64, relativos ao Imposto de Importação (R\$ 6.982,43) e multa (R\$ 3.491,21 – 50%).

DA FORMALIZAÇÃO DA EXIGÊNCIA

Em 25/07/96 foi emitida a Notificação de Lançamento nº 85/96, formalizando a exigência, cuja ciência por parte da autuada está registrada às fls. 01.

DA IMPUGNAÇÃO

Em 30/07/96, tempestivamente, a interessada, por seu advogado (procuração de fls. 47 e 48), apresentou a impugnação de fls. 07 e 08 (acompanhada do documento de fls. 09), com os seguintes argumentos, em resumo:

- na qualidade de agente consignatária do navio IWASHIRO, insurge-se contra o item 15, parágrafo “b”, do Termo de Vistoria Aduaneira, pelas razões a seguir enumeradas;

- embora o referido navio, que transportava o contêiner TEXU 436.759-1, tenha chegado ao porto de Santos em 17/05/96, o contêiner em referência

RECURSO Nº : 119.652
ACÓRDÃO Nº : 302-33.867

só foi objeto de Vistoria Aduaneira em 09/07/96, ou seja, 55 dias após a sua descarga;

- no ato da Vistoria Aduaneira a comissão apurou a falta de 1.476 pares de tênis, atribuindo ao transportador marítimo a responsabilidade, e dele cobrando Imposto de Importação e multa;

- o Decreto-lei nº 1.16/67 diz, em seu art. 3º, que 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;

- o contêiner TEXU 436759-1 deveria conter os lacres números wl 101681 e 000175, conforme mencionado no Conhecimento Marítimo;

- o Decreto nº 91.030/85, em seu art. 470, estabelece que cabe ao depositário, logo após a descarga de volume avariado, lavrar Termo de Avaria;

- esclarecemos que o contêiner foi descarregado com o lacre colocado pelos exportadores;

- acrescenta-se ainda que a modalidade de transporte do contêiner era FCL/FCL, o que significa porta-a-porta, tendo a estufagem sido efetuada pelo próprio exportador e seus prepostos;

- os elementos acima são suficientes para deixar fora de qualquer dúvida que não há fundamento legal para que se considere o transportador marítimo responsável pela falta de carga.

Finalmente pede o cancelamento do crédito tributário, por falta de amparo legal.

DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

Em 15/09/97, a Delegacia da Receita Federal de Julgamento em São Paulo – SP exarou a Decisão DRJ/SP nº 13.580/97-41.905 (fls. 51 a 54), com o seguinte teor, em resumo:

- na modalidade de transporte “house-to-house”, em que o contêiner é estufado, contado e lacrado pelo exportador, o transportador presume que a carga corresponde ao informado; nesse caso, não há como certificar-se do conteúdo do contêiner;

RECURSO Nº : 119.652
ACÓRDÃO Nº : 302-33.867

- entretanto, o seu peso pode e deve ser conferido no momento do embarque da mercadoria, para que seja emitido o BL respectivo, e assim o fez a transportadora, conforme fls. 12;

- na descarga o contêiner foi pesado, apurando-se 9.140 kg bruto (5.340 kg líquido), conforme o TVA de fls. 03, com diferença de 25,8% do peso manifestado; o fato fica comprovado pelo termo de vistoria lavrado posteriormente, apurando-se a falta de 1.476 pares de tênis, cerca de 20,5% dos volumes declarados;

- a presunção e que os lacres intactos garantem a integridade da mercadoria deixa de ser verdadeira no momento em que se analisa o BL nº 046JKTSSZ663, que prova a posse, pelo transportador, de 7.200 kg da mercadoria transportada sob a cláusula "House-to-House/Said to Contain";

- a empresa, cuja função é prestar serviços de transporte, embarcou o contêiner com o peso informado pelo exportador, alegando agora erro ou negligência deste. Entretanto, não teve o cuidado de, antes de carregar o navio, pesar o contêiner, ou então o pesou e encontrou o mesmo valor informado pelo exportador. O transportador deveria, no caso de apuração de diferença de peso, fazer uma ressalva no BL;

- além disso, o lacre de origem não apresenta as mesmas garantias e segurança daqueles utilizados pela fiscalização, que possuem numeração sequencial e são controlados um a um pelas repartições aduaneiras. 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, entretanto, relativa a recibo emitido pelo próprio transportador, tem maior valor probante que a existência de um lacre, que poderia ter sido substituído. 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 das mercadorias a erro ou negligência do exportador, sem a sua comprovação, não exime o transportador da responsabilidade que lhe foi imputada. Por outro lado, no processo há prova documental de que o transportador recebeu 7.200 kg e só descarregou 5.340 kg (BL de fls. 12).

Assim, a impugnação foi indeferida, mantendo-se o crédito tributário inicialmente apurado.

DO RECURSO AO CONSELHO DE CONTRIBUINTES

Em 05/12/97, tempestivamente, vem a interessada apresentar recurso a este Conselho de Contribuintes. Embora a peça recursal, em si, contenha apenas o

RECURSO Nº : 119.652
ACÓRDÃO Nº : 302-33.867

carimbo do advogado da empresa, sem a respectiva assinatura, ela está capeada por documento por ele assinado, apresentando o recurso e solicitando ao Inspetor da Alfândega do Porto de Santos que o processe e encaminhe à instância superior. Assim sendo, estando o lapso dentro do limite que o princípio da informalidade permite tolerar, admito o recurso e passo a incluí-lo no presente relatório.

A peça recursal traz as seguintes razões, em resumo:

- a mercadoria em tela foi dada a transportar em contêiner cujo conhecimento de embarque declara, expressamente, que o exportador efetuou a estufagem por sua conta, o que se confirma pelas expressões "STC – Said to Contain" (dizendo conter) e "SHIPPERS LOAD, STOW & COUNT". Está assim configurada a condição de transporte "HOUSE TO HOUSE", objeto de convenção/acordo internacional, estabelecida na respectiva Conferência de Fretes;

- o contêiner descarregou no porto de destino em perfeitas condições, devidamente lacrado, sem indícios de violação. A falta de ressalvas por parte da depositária é prova disso;

- o ilustre julgador entendeu, data venia erroneamente, que a condição "house to house" é convenção particular e, como tal, não pode se opor à Fazenda Nacional para modificar a definição legal do sujeito passivo da obrigação tributária. Entretanto, tal condição faz parte de Acordos Internacionais firmados nas respectivas Conferências de Fretes, que devem ser obedecidos por todos os transportadores que cumprem determinadas linhas de navegação, sendo ratificados pelos países envolvidos. Qualquer dúvida pode ser objeto de consulta ao Ministério dos Transportes. Tal situação se enquadra no art. 98 do CTN;

- na modalidade "house to house" a responsabilidade pela estufagem e desova, em locais fora de controle do transportador, cabe ao embarcador e ao consignatário. Assim, o transportador marítimo já recebe o contêiner ovado e lacrado pelo embarcador, desconhecendo o seu conteúdo, daí a cláusula "STC – Said to Contain". Se o transportador entrega o contêiner no porto de destino, em perfeitas condições, não pode ser responsabilizado por qualquer falta que venha a ser apurada por ocasião da sua desova;

- dentro das normas que regem o Transporte Marítimo Internacional, e em qualquer lugar do mundo, os contêineres na modalidade casa-a-casa não são pesados nos portos de origem, pois a demanda de tempo encareceria os custos, além de outros efeitos, como retardamento nas operações, etc;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.652
ACÓRDÃO Nº : 302-33.867

- quanto à diferença de peso, esta não pode ser atribuída ao navio, pois o próprio Conhecimento Marítimo de embarque nº NSLO46JKTSSZ663 Cingapura/Santos traz a expressão "SAID TO WEIGHT" (DITO PESAR);

- sobre a falta de segurança do lacre de origem, mencionada na decisão, são colocações que não passam de conjecturas, e não podem ser utilizadas como argumento.

A recorrente anexa os Acórdãos de nºs 302-33.460 e 302-33.475, do Terceiro Conselho de Contribuintes.

Finalmente, declara confiar na total acolhida de suas razões.

DAS CONTRA-RAZÕES DA PROCURADORIA DA FAZENDA
NACIONAL

A PFN deixa de apresentar contra-razões, com suporte no art. 1º, inciso I, da Portaria MF nº 189/97.

É o relatório.

RECURSO Nº : 119.652
ACÓRDÃO Nº : 302-33.867

VOTO VENCEDOR

Discordo, “**data vênia**”, do entendimento firmado pela Ilustre Conselheira Relatora, no sentido de que o Container, mesmo na modalidade de transporte **House to House**, deve ser objeto de pesagem pelo transportador marítimo quando do seu recebimento para embarque, responsabilizando-se pela diferença de peso registrada quando da descarga, em relação ao declarado no Conhecimento de Transporte.

Afirma que a checagem de tal peso é perfeitamente possível ao transportador e que, mais que isso, a pesagem antes do embarque constitui-se em item de segurança para qualquer modalidade de transporte.

Todos já têm farto conhecimento de que, em tais modalidades de transporte (**House to House ou House to Pier**), o transportador recebe os cofres de carga (Containers) já devidamente estofados (ovados) e lacrados pelos exportadores/embarcadores na origem.

Há que se ressaltar, inicialmente, que na modalidade de transporte **marítimo**, não é, como se afirma, perfeitamente possível ao transportador a checagem de peso de mercadorias, especialmente em se tratando de Containers.

Navios, regra geral, não são dotados de balanças, nem se encontram, nos portos mundo a fora, tais equipamentos de pesagem colocados próximos ao costado das embarcações.

Por outro lado, a questão da segurança dos navios, diferentemente do que acontece com as **aeronaves**, não é avaliada em função da pesagem de volumes, antes do embarque.

Tal controle é feito pela **medição de calados**, ou seja, existem marcações nos cascos dessas embarcações que permitem à tripulação verificar, com muita precisão, as condições ideais de navegabilidade antes de zarparem para a viagem marítima. São realizados cálculos levando em consideração a linha d’água e as devidas marcações no casco do navio, densidade da água no local onde se encontra, etc.

Desta forma, as duas afirmações estampadas no R. Voto da Ilustre Relatora não podem ser levadas em consideração para decisão do presente litígio.

RECURSO Nº : 119.652
ACÓRDÃO Nº : 302-33.867

O que de concreto ressalta dos autos é que o transportador recebeu, na origem, um Container, sob condições **House to House**, já devidamente consolidado e lacrado pelos Exportadores ou Embarcadores, e com peso também declarado. Tal Container foi entregue, no destino, em perfeito estado de inviolabilidade, ou seja, sem qualquer ressalva por parte do depositário a respeito do lacre colocado na origem.

Ora, se o Container descarregou com alguma diferença de peso, certamente que isso decorre de negligência dos mesmos embarcadores ou exportadores, não podendo ser tal responsabilidade atribuída ao transportador marítimo, como estabelece a legislação de regência.

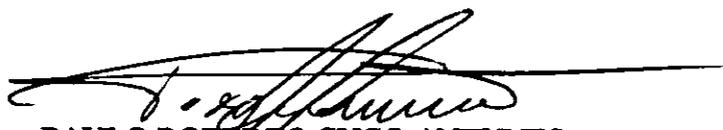
O Regulamento Aduaneiro, em seu art. 478, estabelece que: **A responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadoria será de quem lhe deu causa.**

Uma vez comprovado que o transportador entregou a carga – Container – tal como a recebeu na origem, havendo apenas sinais de “amassado, enferrujado e arranhado”, não se pode, de forma alguma, afirmar que o mesmo transportador tenha dado causa ao extravio apurado na vistoria aduaneira.

Não existe qualquer relação de causa e efeito entre os indícios de avarias antes indicados – amassado, arranhado e enferrujado – e o extravio das mercadorias indicadas.

Diante do exposto e coerentemente com o entendimento que por diversas vezes externei em outros julgados desta Câmara sobre a matéria, voto no sentido de dar provimento ao Recurso aqui em exame.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 1998


PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Relator Designado.

RECURSO Nº : 119.652
ACÓRDÃO Nº : 302-33.867

VOTO VENCIDO

Trata o presente processo de falta de mercadoria transportada em contêiner, importada sob a modalidade "house to house" (casa a casa), desembarcada no Brasil com os lacres intactos, cuja responsabilidade é atribuída ao transportador.

A matéria não é nova neste Conselho, já existindo jurisprudência reconhecendo que, nestes casos, não há que se responsabilizar o transportador, aqui representado por LACHMANN AGÊNCIAS MARÍTIMAS S/A, seu agente consignatário.

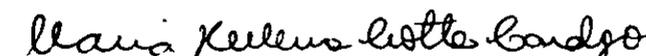
Entretanto, no presente caso existe uma considerável diferença de peso para menos (superior a 20%), entre os valores registrados nos documentos de importação, e o que foi apurado no desembarque do contêiner. Tal diferença é proporcional àquela verificada na quantidade da mercadoria (falta de 1.476 pares de tênis, em um total de 7.200 pares).

É evidente que, na modalidade de transporte aqui tratada, a obrigação do transportador é receber o contêiner ovado e lacrado pelo exportador e levá-lo, desta mesma forma, até o porto de destino, sem desová-lo ou conferir o seu conteúdo. Entretanto, a checagem do peso declarado pelo exportador é perfeitamente possível ao transportador. Mais que isso, a pesagem antes do embarque constitui-se em item de segurança para qualquer modalidade de transporte, como bem ressaltou o julgador de primeira instância.

Tem-se, portanto, a ocorrência de fator que conduz à atribuição da responsabilidade pela falta da mercadoria ao transportador, que é a diferença entre o peso declarado pelo exportador (e aceito pelo transportador), e o peso verificado quando da chegada da mercadoria.

O artigo 478 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, estatui que a responsabilidade pelos tributos apurados em relação a avaria ou extravio de mercadorias é de quem lhe tenha dado causa. No presente processo, a autuada não logrou comprovar que não foi responsável pela falta das mercadorias em apreço. Assim sendo, nego provimento ao recurso.

Sala das Sessões, em 16 de outubro de 1998.


MARIA HELENA COTTA CARDOZO - Relatora