



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
PRIMEIRA CAMARA

PROCESSO Nº 10380-001491/92-42

mfc

Sessão de 16 de fevereiro de 1993 **ACORDÃO Nº** _____

Recurso nº.: 115.201

Recorrente: IRMAOS COUTINHO, INDUSTRIA DE COUROS S/A

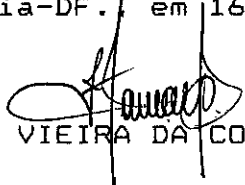
Recorrid DRF - Fortaleza - CE

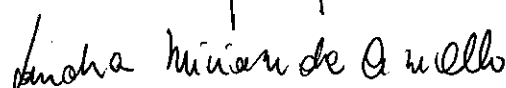
R E S O L U Ç Ã O N. 301-888

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos,

RESOLVEM os Membros da Primeira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em converter o julgamento em diligência à repartição de origem, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 16 de fevereiro de 1993.


ITAMAR VIEIRA DA COSTA - Presidente


SANDRA MIRIAM DE AZEVEDO MELLO - Relatora


SEVERINO DA SILVA FERREIRA - Proc. da Faz. Nacional

08 JUL 1993

VISTO EM
SESSAO DE:

Participaram, ainda, do presente julgamento os seguintes Conselheiros: Fausto de Freitas e Castro Neto, Ronaldo Lindimar José Marton, José Theodoro Mascarenhas Menck, Luiz Antônio Jacques e João Baptista Moreira.

MF - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES - PRIMEIRA CÂMARA
RECURSO N. 115.201 - RESOLUÇÃO N. 301-888
RECORRENTE : IRMAOS COUTINHO, INDUSTRIA DE COUROS S/A
RECORRIDA : DRF - Fortaleza - CE
RELATORA : SANDRA MIRIAM DE AZEVEDO MELLO

R E L A T O R I O

A empresa acima citada foi autuada por ter embarcado uma máquina universal de rebaixar couros, hidráulica, modelo RN/1 em navio de bandeira Panamenha, da transportadora SERVICES EUROPE ATLANTIQUE SUD- SEAS, o que contraria as normas de proteção a bandeira nacional, de acordo com o artigo 218, inciso II, do Regulamento Aduaneiro.

A sanção imposta à autuada foi a perda do benefício de isenção do I.P.I., bem como a multa do art. 364, II do RIPI.

Impugnou, a mesma, o referido Auto de Infração, alegando, em resumo:

a) na ocasião, a importadora não dispoñdo de navio de bandeira brasileira para o transporte da mercadoria objeto da G.I. 7-88/1704-7, dirigiu-se à Superintendência Nacional da Marinha Mercante - Delegacia para Europa e Asia, na cidade de Hamburgo - Alemanha e obteve a Liberação de Carga n. 89/0487, de 17/02/89, que juntou em anexo, vulgarmente conhecida como "Waver", no qual autorizava o embarque da mercadoria no navio de bandeira panamenha, SEAS EIFFEL, da linha armadora SEAS;

b) Ocorreu, entretanto, que, em face da GREVE havida nas Docas de Gênova - Itália, o navio SEAS EIFFEL, deixou de fazer escala em Gênova, impedindo, assim o transporte do bem no navio designado no "Waver";

c) diante de tal evento, verbalmente autorizado pela Superintendência Nacional da marinha mercante foi a mercadoria embarcada no navio disponível de propriedade da mesma companhia, ou seja SEAS, denominado SANTA FE II, também de bandeira Panamenha;

d) na realidade, nada alterou de substancial na liberação da carga supra, expedida pelo órgão competente, e que mantinha a liberação da carga por navio de bandeira panamenha, como também em nada alterava a isenção de I.P.I., salientando que o navio Santa Fe II pertence a mesma companhia, a SEAS;

e) O artigo 3o., parágrafo primeiro e parágrafo segundo que institui a obrigatoriedade de transporte de mercadorias em navios de bandeira brasileira, exceptua os casos de dispensa, assim dispoñdo:

"Art. 3o., - As cargas de importação ou exportação vinculadas obrigatoriamente ao transporte em navios de bandeira brasileira, poderão ser liberados em favor da bandeira do país exportador ou importador, ponderadamente até 50% de seu total, desde que a legislação do país comprador ou vendedor conceda, pelo menos igual tratamento em relação aos navios de bandeira brasileira.

Parágrafo 1o. - Em caso de absoluta falta de navios de bandeira brasileira, próprios ou afretados, para o transporte do total ou de parte da percentagem que lhe couber, deverá a mesma ser liberada em favor de navio da bandeira do país importador ou exportador.

Parágrafo 2o. - Caso não haja navio de bandeira brasileira, ou da bandeira do importador ou exportador em posição para o embarque da carga, poderá a Superintendência Nacional da Marinha Mercante, a seu exclusivo critério liberar o transporte para navio de terceira bandeira especificamente designada.

f) a norma alegada pela fiscalização, em nenhum momento dispõe acerca da obrigatoriedade de manutenção do mesmo navio, determinando, apenas, que seja UM NAVIO DE BANDEIRA ESPECIFICAMENTE DETERMINADA;

g) no caso em tela são os dois navios de bandeira panamenha, o que induz ao cumprimento da norma, isto sem invocar as razões de força maior que protege o ato, alheia a vontade das partes (greve nas Docas de Gênova - Itália), o que isenta de responsabilidade o importador;

h) invoca a Lei n. 8.191 para comprovar a outorga de isenção ao I.P.I. e requer, por fim, seja considerado sem efeito o Auto de Infração.

A impugnação acima foram juntados os seguintes documentos, dentre outros:

a) cópia documento de Liberação de Carga n. 89/0487, da Superintendência Nacional da Marinha Mercante - Delegacia para Europa e Africa, em que autoriza o embarque da mercadoria no navio "Seas Eiffel" de bandeira panamenha;

b) declaração da CGM de que "Devido a greve nas docas de Gênova, nosso navio Seas Eiffel deixou de escalar em Genova quando era esperado lá em 07/03/89. Entendemos que os Senhores foram obrigados a embarcar em nosso primeiro e disponível navio que então era o navio Santa Fé II de Leghorn em 10 de abril ...".

Na informação fiscal de fls. 43/44, o AFFTN autuante baseou-se nos seguintes argumentos para propor a manutenção do Auto de Infração:

a) o "Cargo Waiver" anexado às fls. 32 autoriza o embarque da mercadoria somente "nas condições acima e com transporte a ser feito no navio e bandeira especificados". Estas condições fundamentam-se no fato de que a Liberação de Carga deve ser feita por absoluta falta de navio de bandeira brasileira. "Se neste momento não há disponibilidade de navio de bandeira brasileira no momento seguinte pode haver". O momento do navio Seas Eiffel não é o mesmo do navio Santa Fé II, pois enquanto a Liberação de Carga prevê a Saída para 07/03/89 no navio Seas Eiffel, a mesma só ocorreu em 10/04/89 no navio Santa Fé II;

Rec.: 115.201

Res.: 301-888

b) a greve ocorrida nas Docas de Gênova e a autorização verbal da SUNAMAM para embarque em outro veículo são fatos carentes de melhor comprovação;

c) a isenção, no caso, é líquida e certa e o que se discute e o que faltou foi o atendimento à exigência para o gozo de isenção, prevista no D.L. 666/69.

A Decisão de primeira instância manteve o Auto de fl. 01, aproveitando as razões da informação fiscal.

Inconformada, recorre o importador aduzindo as mesmas razões da peça impugnatória.

E o relatório.

↓

V O T O

Os documentos folhas 32 e 33, Liberação de Carga - Waiver da Superintendência Nacional da Marinha Mercante - Delegacia para Europa e Africa e declaração da CGM - Itália, respectivamente, foram juntados por cópia e o segundo documento mencionado está em língua inglesa sem tradução oficial.

Como estes documentos são de suma importância para o deslinde da questão, voto no sentido de ser o presente processo encaminhado à DRF a fim de que a mesma intime o contribuinte a apresentar os originais de ambos os documentos, bem como a tradução oficial do de folha 33.

Caso o importador não possua o original do documento de fls. 32 seja o processo remetido ao Departamento Nacional de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes a fim de que o mesmo junte o original ou ateste a sua veracidade.

Sala das Sessões, em 16 de fevereiro de 1993.

Sandra Miriam de Azevedo Mello

SANDRA MIRIAM DE AZEVEDO MELLO - Relatora