



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10480.011394/95-55
SESSÃO DE : 18 de novembro de 1999
ACÓRDÃO Nº : 303-29.215
RECURSO Nº : 119.966
RECORRENTE : GRÁFICA ÚNICA LTDA
RECORRIDA : DRJ/RECIFE/PE

I.P.I. - PROTEÇÃO À BANDEIRA BRASILEIRA. Transporte, via marítima, de mercadorias importadas com favores governamentais, não há que ser feito sob bandeira brasileira, obrigatoriamente, desde que esteja amparado no Princípio de Reciprocidade de Tratamento no Transporte Marítimo de Carga, nos termos do acordo marítimo firmado entre BRASIL e ESTADOS UNIDOS.
RECURSO VOLUNTÁRIO PROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por unanimidade de votos, em dar provimento ao recurso voluntário, na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado.

Brasília-DF, em 18 novembro de 1999


JOÃO HOLANDA COSTA
Presidente


NILTON LUIZ BARTOLI
Relator

15 DEZ 1999

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

RECURSO Nº : 119.966
ACÓRDÃO Nº : 303-29.215
RECORRENTE : GRÁFICA ÚNICA LTDA
RECORRIDA : DRJ/RECIFE/PE
RELATOR(A) : NILTON LUIZ BARTOLI

RELATÓRIO

Trata-se de importação de “Máquina Impressora e Máquina Intercaladora”, que teve ingresso pela na Alfândega do Porto de Recife, amparadas pelas Declarações de Importação nºs 1450/91 e 1559/91 isentas de IPI conforme art. 1º da Lei nº 8.191/91 e Decreto nº 151/91.

Ocorre que a fiscalização aduaneira, ao realizar a conferência dos documentos, concluiu que as mercadorias não estariam sujeitas ao benefício fiscal de isenção, uma vez que o transporte da mercadoria importada não se deu em navio de bandeira brasileira, na forma do Decreto-Lei nº 666/69 e Decreto nº 687/69. Diante desse entendimento lavrou o competente auto de infração para constituir o crédito tributário do Imposto sobre Produtos Industrializados vinculado acrescido de multa, o que totalizou 13.421,49 UFIR.

Intimada do lançamento tributário a Recorrente, tempestivamente, apresentou sua impugnação de fls.25/32 alegando em síntese que :

- I- pelo Princípio da Reciprocidade de Tratamento no Transporte Marítimo de Carga, na forma subitem 4.6 da Resolução SUNAMAM nº 10.207/88, a Recorrente realizou a importação da mercadorias por transporte marítimo da empresa AMERICAN TRANSPORT LINE, INC. que realizou o transporte das cargas através de navios da bandeira americana, em alternativa aos navios de bandeira brasileira, conforme legislação citada, usando da faculdade do afretamento de navios de outra nacionalidade;
- II- nas Declarações de Importação foram indicadas a nacionalidade dos navios “Sea Trade” e “Sea Merchant” como sendo americana, o que denota a nacionalidade da operação e não do proprietário do navio, não podendo ser caracterizado tal procedimento pela autuação como doloso, haja visto não ter sido informada a recorrente que tratava-se de navio de terceira bandeira, afretado pela contratada e mais não representou qualquer prejuízo a Fazenda;

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.966
ACÓRDÃO Nº : 303-29.215

III- diante do exposto, requer o auto seja improcedente considerando a isenção do IPI correta pois o transporte da carga foi feito em navio de bandeira americana em alternativa ao navio brasileiro.

Encaminhado o processo a Delegacia da Receita Federal de Julgamento de Recife, que analisou o atendimento às formalidades processuais previstas no Decreto nº 70.235/72 e no Decreto-Lei nº 37/66, o lançamento tributário foi julgado procedente, tendo como fundamento que:

I- país de procedência dos equipamentos são os Estados Unidos, enquanto o navio transportador da carga é de bandeira alemã, contrariando o disposto no Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América e item 4.6 da Resolução SUNAMAM nº 10.207/88;

II- a empresa não comprovou a liberação da carga, mediante apresentação da "Carta de Liberação de Bandeira (WAIVER)" emitida pelo órgão competente do Ministério dos Transportes, ou a autorização do Afretamento de Espaço de Carga nos navios "SEA TRADE" e SEA MERCHANT" por empresa de navegação brasileira, com emissão por parte dessa empresa dos "Bill of Lading", nos termos do art. 3º e §§, do Decreto-Lei nº 666/69 e no item II, alínea 3, da Resolução SUNAMAM nº 10.207/88; e,

III- a isenção do IPI vinculado teve fulcro na Lei nº 8.191/91, regulamentada pelo Decreto nº 151/91 e deve acatamento à norma veiculada no art. 176 do Código Tributário Nacional, o que não teria ocorrido.

Por fim, a autoridade julgadora singular, entendeu pelo cabimento da multa de ofício em relação ao Imposto sobre Produtos Industrializados não lançado, nos termos do art. 80 da Lei nº 4.502/64, art. 2º do Decreto-Lei nº 34/66 c/c art. 364, inciso II e § 4º do Regulamento do Imposto sobre Produtos Industrializados, aprovado pelo Decreto nº 87.981, de 23 de dezembro de 1982, agravada nos termos do art. 351, parágrafo 1º, inciso IV, c/c art. 352, inciso I, alínea "a", do mesmo diploma.

Intimada da decisão singular, a Recorrente interpôs competente e tempestivo Recurso Voluntário (fls. 43/44) alegando que:



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.966
ACÓRDÃO Nº : 303-29.215

- I- a autoridade julgadora reconhece em sua decisão que o Decreto nº 666/69 estende as exceções relativas à obrigatoriedade de transporte por navio de bandeira brasileira das mercadorias importadas, na forma dos acordos ou convênios internacionais;
- II- nesse sentido o Acordo sobre transporte marítimo entre o governo da República Federativa do Brasil e o governo dos Estados Unidos da América alínea "c" refere-se a embarcação própria ou afretado (como no caso em questão), sendo, no mesmo sentido, a Resolução SUNAMAM nº 10.207/88 quando aceita pelo princípio da reciprocidade o transporte em navio de bandeira americana alternativamente ao navio de bandeira brasileira;
- III- transporte foi realizado com regularidade e está apto a gozar do benefício, mesmo porque a simples emissão do "Bill of lading" em papel timbrado da empresa é suficiente para caracterização do transporte como sendo realizado em navio de bandeira do país de origem da transportadora;

Ao final a Recorrente requer a retificação no mérito da decisão monocrática julgando improcedente o feito.

Ao Recurso Voluntário foi juntada resposta à consulta realizada à Coordenação Geral de Transporte Marítimo, órgão do Departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes, na qual informa que a empresa American Transport Lines -AMTRAS, de atual denominação "Crowley American Transport Inc.", é armador norte americano credenciado a operar no tráfego Brasil x Estados Unidos no âmbito do Acordo existente "Equal Access" firmado pelos dois governos, bem como, Declaração da referida empresa armadora, na qual informa que os navios "SEA COMMERCE", "SEA TRADE" E "SEA MERCHANT", são de bandeira Liberiana e estão afretados para a CROWLEY AMERICAN TRANSPORT, INC., empresa americana, e estão devidamente registrados junto ao "Lloyd Register", sob os nºs 13920, 90060 e 14110.

É o relatório.

RECURSO Nº : 119.966
ACÓRDÃO Nº : 303-29.215

VOTO

Primeiramente, cabe uma ressalvar que a regra de proteção ao navio de bandeira brasileira, consideradas as exceções e ressalvas das normas atinentes, visa preservar a frota e as empresas brasileiras da Marinha Mercante. Se assim a nacionalidade do navio deve ter a mesma importância da nacionalidade do armador, ou seja, sendo o armador o detentor do domínio útil de uma nave estrangeira predominará a nacionalidade dele em detrimento da nave.

A declaração realizada pela empresa Crowley Agência Marítima Ltda., agente do armador americano contratado para realizar o transporte das mercadorias importadas sob o amparo das Declarações de Importação em comento, deve ser apreciada como verdadeira, visto que, no caso, não há qualquer prova que coloque em dúvida a declaração. De outro lado, é de se reconhecer que a empresa americana é beneficiada pela regra da reciprocidade entre o Brasil e os Estados Unidos.

Fixadas essas considerações, considero apropriada a interpretação da legislação aplicável.

O art. 2º do Decreto-lei 666/69 criou a obrigatoriedade do transporte em navios de bandeira brasileira para mercadorias importadas com quaisquer favores governamentais, tendo o art. 6º, com a redação dada pelo Decreto-lei 687/69, dispondo que favores governamentais são os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira, concedidos pelo Governo Federal.

O mesmo Decreto-Lei 666/69 criou exceções a esta regra da obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, na forma do disposto no § 2º, determinando que nas hipóteses citadas seja liberada a carga em favor de outra bandeira, pois dispõe sobre a extensão dessa obrigatoriedade às mercadorias cujo transporte esteja regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras, obedecidas as condições nos mesmos fixadas.

artigo 217 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, e seus incisos e parágrafos, regulamentando o art. 2º do Decreto-lei 666/69 e 4º do Decreto-lei 29/66, dispõem:



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.966
ACÓRDÃO Nº : 303-29.215

“Art. 217 - Respeitando o princípio da reciprocidade de tratamento, é obrigatório o transporte:

I- em navio de bandeira brasileira, das mercadorias importadas por qualquer órgão da Administração Pública federal, estadual ou municipal, direta ou indireta (Decreto-lei n.º 666/69, art. 2º);

II- em aeronave de bandeira brasileira, das mercadorias importadas pelos órgãos da Administração Pública federal (Decreto-lei n.º 29/66, art. 4º);

III- em navio de bandeira brasileira, de qualquer mercadoria a ser beneficiada com isenção ou redução do imposto (Decreto-lei n.º 666/69, art. 2º).

§ 1º - Para os fins deste artigo, também se considera de bandeira brasileira o navio estrangeiro afretado por empresa nacional autorizada a funcionar regularmente (Decreto-lei n.º 666/69, artigo 5º).

§ 2º - A obrigatoriedade prevista neste artigo, quanto aos incisos I e III, é extensiva à mercadoria cujo transporte esteja regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras, obedecidas as condições neles fixadas (Decreto-lei n.º 666/69, artigo 2º, § 2º). (grifos nossos)

§ 3º -

§ 4º -

A Resolução SUNAMAM n.º 10.207/88, disciplinando o transporte marítimo das cargas de importação vinculadas à obrigatoriedade de embarque em navio de bandeira brasileira, estabelece, em seu item 4, e nas condições nela previstas, por força do princípio de reciprocidade, as cargas que podem ser transportadas também em navios dos países de procedência da mercadoria, na referida Resolução citados.

O “Acordo sobre transporte Marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América”, dispõe:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.966
ACÓRDÃO Nº : 303-29.215

“c” - Os armadores de bandeira nacional de cada parte terão acesso igual e não-discriminatório a cargas prescritas da outra parte para transporte em embarcações próprias ou por eles afretadas.....” (grifos nossos)

Após colocarmos toda a legislação, fica evidente que a mercadoria transportada pelos navios “Sea Merchant” e “SEA TRADE” do Armador CROWLEY AMERICAN TRANSPORT INC faz jus à isenção concedida, senão vejamos o que diz o fax n.º 480/96 da Coordenação Geral de Transporte Marítimo (fls. 45):

“REF. SEU FAX DATADO DE 20.06.95, INFORMAMOS QUE A EMPRESA AMERICAN TRANSPORT LINES - AMTRANS, QUE TEVE SEU NOME ALTERADO PARA CROWLEY AMERICAN TRANSPORT INC EM 1º DE AGOSTO DE 1992, É ARMADOR NORTE AMERICANO CREDENCIADO A OPERAR NO TRÁFEGO BRASIL X ESTADOS UNIDOS NO ÂMBITO DO ACORDO EXISTENTE “EQUAL ACCESS” FIRMADO PELOS DOIS GOVERNOS.”

E mais. Às fls. 46 está anexada carta da CROWLEY AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA., informando que:

“Declaramos para os devidos fins, que os navios SEA COMMERCE, SEA TRADE e SEA MERCHANT, todos de bandeira Liberiana, estão afretados para a CROWLEY AMERICAN TRANSPORT, INC., empresa americana, desde 15/10/87, sendo que os citados navios são registrados junto ao LLoyd Register com os números de registro 13920, 90060 e 14110.”

Portanto, interpretada a situação fática do ponto de vista do princípio da isonomia e do princípio da reciprocidade, visualizando-se como regra o acordo entre os governos do BRASIL e ESTADOS UNIDOS, onde os mesmos afirmam no item “c” que “os armadores de bandeira nacional de cada parte terão acesso igual e não-discriminatória a cargas prescritas da outra parte para transporte em embarcações próprias ou por eles afretadas” (grifos), é de se considerar que o transporte das mercadorias deu-se de forma regular para que o importador fizesse jus ao benefício fiscal da isenção.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 119.966
ACÓRDÃO Nº : 303-29.215

Deste modo, estando comprovado nos autos que o Navio Sea Merchant apesar de ser de bandeira Liberiana está afretado a empresa americana, na forma prevista no ACORDO SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE O GOVERNO BRASILEIRO E O AMERICANO, voto para dar provimento ao recurso ora em julgamento.

Sala das Sessões, em 18 de novembro de 1999.


NILTON LUIZ BARTOLI - Relator