MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº	:	10480.014261/96-49
SESSÃO DE	:	15 de outubro de 2003
ACÓRDÃO Nº	:	302-35.791
RECURSO Nº	:	119.944
RECORRENTE	:	PLUS VITA DO NORDESTE LTDA.
RECORRIDA	:	DRJ/RECIFE/PE

ISENÇÃO TRIBUTÁRIA – TRANSPORTE OBRIGATÓRIO - BANDEIRA.
Mercadoria transportada sob cobertura de Conhecimento de Transporte emitido por empresa norte-americana. É de se considerar atendidos os requisitos estabelecidos no Decreto-lei nº 666/69 com as alterações feitas pelo Decreto-lei nº 687/69 e no art. 217 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, resguardado o princípio da reciprocidade previsto no Acordo Internacional sobre Transportes Marítimos firmado entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos da América (Equal Access),
RECURSO PROVIDO POR UNANIMIDADE.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

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

Brasília-DF, em 15 de outubro de 2003

PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Presidente em Exercício e Relator

13 ABR 2004

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, LUIS ANTONIO FLORA, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR, WALBER JOSÉ DA SILVA, SIMONE CRISTINA BISSOTO e LUIZ MAIDANA RICARDI (Suplente). Ausente o Conselheiro HENRIQUE PRADO MEGDA.

Tmc3

RECURSO Nº	:	119.944
ACÓRDÃO Nº	:	302-35.791
RECORRENTE	:	PLUS VITA DO NORDESTE LTDA.
RECORRIDA	:	DRJ/RECIFE/PE
RELATOR(A)	:	PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

Retorna o presente processo a exame por este Colegiado após a conversão do julgamento em diligência à repartição de origem, pela Resolução nº 302-1.016, de 06/06/2001, conforme Relatório e Voto que a integram, que passam a fazer parte do presente julgado e que leio nesta oportunidade, para perfeito entendimento de meus I. Pares.

(Leitura. fls. 92/97).

Em atendimento à diligência supra, foram anexados os documentos de fls. 101 a 117, que abrange original da DI 001713, de 22/07/92, contendo, também em original, o respectivo Conhecimento de Transporte, dentre outros.

Cientificada do resultado da diligência supra, a Recorrente manifesta-se, por seus representantes legais, às fls. 154/156, argumentando, em síntese, o seguinte:

- a autoridade da Alfândega do Porto do Recife, ao atender a diligência em referência, limitou-se a acostar os documentos referentes à operação autuada, deixando de prestar os esclarecimentos solicitados pelo Relator;

- com o intuito de trazer maiores esclarecimentos para o deslinde da presente autuação, cumpre tecer alguns comentários acerca da documentação anexada, informando que a Declaração de Importação traz todas as informações necessárias e suficientes para que se possa formar um juízo de valor, conforme se poderá resultar através de sua análise;

- nesta indigitada Declaração de Importação, em seu verso, a própria Secretaria da Receita Federal reconhece a nacionalidade norte-americana do navio que transportou as mercadorias importadas, pelo que vale transcrever parte do despacho aduaneiro:

> "*(...) O navio Sea Trade de nacionalidade norte americana da American Transport Lines, Inc. é navio conferenciado não havendo nenhuma restrição para o transporte de mercadoria que gozam de benefícios fiscais.* "

- nesse passo, é manifestamente clara a nacionalidade do veículo transportador na Declaração de Importação, identificando o SEA TRADE como de origem (bandeira) norte americana, bem como as mercadorias que transportou.

- incontestável, portanto, a isenção do IPI no presente caso, vez que é incontestável a procedência norte-americana do navio que efetuou o transporte das mercadorias importadas, estando, dessa forma, totalmente amparado no Decreto-lei nº 666/69, com alterações proporcionadas pelo Decreto-lei nº 687/69.

Requer, por fim, o provimento do Recurso Voluntário, reformando-se a Decisão recorrida.

Concluída a diligência, retornaram os autos a esta Câmara, conforme despacho de fls. 178, último documento destes autos.

É o relatório.

RECURSO Nº : 119.944
ACÓRDÃO Nº : 302-35.791

VOTO

Como já visto do Relatório ora exposto, a questão que aqui nos é dada a decidir é se a mercadoria objeto da autuação, por ter sido transportada em navio de nacionalidade diversa, porém sob Conhecimento de Embarque emitido por empresa norte-americana, perde o direito ao benefício mencionado, neste caso a isenção do IPI prevista no art. 1°, da Lei n° 8.191/91, combinado com o Decreto n° 151/91.

Como bem asseverou a Autoridade julgadora de primeiro grau, o Decreto-lei n° 666/69, em seu art. 2°, instituiu a obrigatoriedade do transporte em navio de bandeira brasileira, para as mercadorias importadas com quaisquer favores governamentais, entendendo-se por tais favores os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira concedidos pelo Governo Federal, conforme disposto no art. 6°, do referido ato, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-lei n° 687/69.

O mesmo Decreto-lei n° 666/69, em seu art° 2°, parágrafo 2°, dispõe sobre a extensão dessa obrigatoriedade às mercadorias cujo transporte estiver regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pela autoridade brasileira, obedecidas as condições nos mesmos fixados.

Prosseguindo na linha de raciocínio do Julgador singular, estamos concorde, também, com as afirmações seguintes.

O art. 3° e parágrafos, do mesmo Decreto-lei n° 666/69, com as alterações do Decreto-lei n° 687/69, regulamentados pelo § 4°, do art. 217, do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n° 91.030/85, vigente à época do fato gerador em comento, prevêem a relevação do descumprimento da exigência de transporte em bandeira brasileira, de mercadorias objeto de benefício fiscal, quando por via aquática, desde que apresentado o documento de liberação de carga (WAVER), expedido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

A imposição da obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira de bens importados com benefício fiscal, de acordo com a referida legislação, é medida que objetiva impedir a saída de divisas da conta dos Serviços Internacionais de Fretes, que constituía, tempos atrás (saudosa memória), o segundo item de despesas da balança de serviços perdendo, apenas, para os juros da dívida externa brasileira (1995), como bem reconhece a Autoridade julgadora *a quo*.

Tal imposição não se configura, ou pelo menos não se configurava na época, mera medida de proteção à frota mercante, até porque o próprio Governo Brasileiro já cuidou, há algum tempo, de aniquilar com a frota mercante nacional.

O órgão competente do M. Transportes, então SUNAMAM, disciplinou, por sua Resolução nº 10.207/88, o transporte marítimo de cargas importadas e vinculadas à obrigatoriedade de embarque em navio de bandeira brasileira, estabelecendo, em seu item 4, e nas condições nela previstas, por força do princípio de reciprocidade, as cargas que podem ser transportadas também em navios de bandeira dos países de procedência da mercadoria.

Para o caso específico, o "Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América" – EQUAL ACCESS - estabeleceu, em seu item "c", *verbis:*

> "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 afretados**..." (destaques acrescidos).

Também tem razão a Autoridade julgadora de primeiro grau, ao lembrar que o Código Comercial Brasileiro define contrato de afretamento, em seu art. 566, como o contrato pelo qual, mediante preço ajustado (frete), alguém (fretador) concede a uma pessoa (afretador) o uso total ou parcial de seu navio, devendo ser provado por escrito, inclusive, a modalidade de afretamento.

Até aí, como já dito, estamos plenamente concordes com o Sr. Delegado da DRJ em Recife – PE.

No entanto, segundo o mesmo Insigne Julgador, no caso sob análise, a cláusula constante do item "c" do referido Acordo Internacional foi descumprida, uma vez que os equipamentos importados são de origem e procedência americana, como provam os documentos dos autos, enquanto que o transporte da carga foi realizado pelo navio "SEA TRADE", de bandeira alemã, consoante as anotações apostas no Livro de Registro de Entrada de Navios no Porto de Recife (cópia às fls. 06) e Conhecimento de Carga (cópia às fls. 18/19), não tendo sido apresentado o competente documento oficial e comprobatório do afretamento das embarcações pelo armador americano, nos termos do item "c" do Acordo sobre Transporte Marítimo acima mencionado e do Decreto-lei nº 666/69, combinado com o Decreto-lei nº 687/69.

Considerando esse fato e porque o sujeito passivo não teria comprovado a autorização do afretamento de espaço de carga no navio "SEA

TRADE", de bandeira alemã, julgou procedente o lançamento tributário de que se trata.

Aí começamos a discordar, *data venia,* do entendimento supra e da conclusão alcançada pelo I. Julgador singular.

Infelizmente a legislação brasileira ainda não se modernizou para acompanhar os novos modelos de contratos de transporte e de afretamentos.

É muito comum que uma determinada empresa transportadora afrete apenas um pequeno espaço em determinado navio, para transportar uma mercadoria que tenha angariado (contratado para transporte), emitindo um Conhecimento próprio sob sua responsabilidade.

É certo, outrossim, que a simples emissão do Conhecimento de Transporte por uma determinada empresa, no caso norte-americana, é suficiente, por si só, para configurar a existência de um contrato de afretamento, exigível no Acordo Internacional indicado.

Portanto, não é suficiente para descaracterizar o benefício governamental (isenção tributária) concedida ao importador, o fato de haver ocorrido o transporte da mercadoria em navio de nacionalidade diferente da brasileira ou da americana.

A emissão do Conhecimento de Transporte, por empresa americana (**American Transport Lines, Inc**), comprovado pela diligência determinada, configura o cumprimento do Acordo sobre Transporte Marítimo efetivado entre os Governos brasileiro e americano, antes citado.

Ao que tudo indica, tanto a fiscalização autuante, quanto a Autoridade julgadora de primeiro grau, no presente caso, não se preocuparam em apurar, convenientemente, qual a empresa emitente do Conhecimento de Embarque e

A diligência realizada por esta Câmara trouxe aos autos o original do Conhecimento de Transporte que abriga a mercadoria envolvida no presente litígio, o qual é de emissão da empresa americana indicada. Não há nos autos questionamento quanto à nacionalidade, americana, da referida empresa.

Por outro lado, é o próprio Ministério dos Transportes, pelo documento (FAX) nº 480/96, acostado às fls. 31, assinado pelo Sr. LUIZ EMÍLIO FREIRE, Chefe de Divisão , da Secretaria de Produção – Departamento de Marinha Mercante – Coordenação Geral de Transporte Marítimo – Divisão de Operações, quem afirma:

RECURSO Nº : 119.944
ACÓRDÃO Nº : 302-35.791

"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 1° 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."

Portanto, é fato incontroverso, pelo menos para este Relator, ante a inexistência de qualquer prova em contrário, que a mercadoria de que se trata foi efetivamente transportada com observância ao Acordo firmado, estando assim resguardadas as determinações legais de regência, que garantem o reconhecimento do benefício fiscal à empresa importadora, no que diz respeito à exigência de transporte e de bandeira.

Diante do exposto, voto no sentido de dar provimento ao Recurso ora em exame, reformando, com a devida *vênia*, a R. Decisão recorrida.

Sala das Sessões, em 15 de outubro de 2003

PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº	:	10480.014261/96-49
SESSÃO DE	:	15 de outubro de 2003
ACÓRDÃO Nº	:	302-35.791
RECURSO Nº	:	119.944
RECORRENTE	:	PLUS VITA DO NORDESTE LTDA.
RECORRIDA	:	DRJ/RECIFE/PE

ISENÇÃO TRIBUTÁRIA – TRANSPORTE OBRIGATÓRIO – BANDEIRA.
Mercadoria transportada sob cobertura de Conhecimento de Transporte emitido por empresa norte-americana. É de se considerar atendidos os requisitos estabelecidos no Decreto-lei nº 666/69 com as alterações feitas pelo Decreto-lei nº 687/69 e no art. 217 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, resguardado o princípio da reciprocidade previsto no Acordo Internacional sobre Transportes Marítimos entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos da América (Isenção parcial),
RECURSO PROVIDO POR UNANIMIDADE.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

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

Brasília-DF, em 15 de outubro de 2003

PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Presidente em Exercício e Relator

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, LUIS ANTONIO FLORA, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR, WALBER JOSÉ DA SILVA, SIMONE CRISTINA BISSOTO e LUIZ MAIDANA RICARDI (Suplente). Ausente o Conselheiro HENRIQUE PRADO MEGDA.

Tmc0

RECURSO Nº	:	119.944
ACÓRDÃO Nº		302-35.791
RECORRENTE	:	PLUS VITA DO NORDESTE LTDA.
RECORRIDA	:	DRJ/RECIFE/PE
RELATOR(A)	:	PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

Retorna o presente processo a exame por este Colegiado após a conversão do julgamento em diligência à repartição de origem, pela Resolução nº 302-1.016, de 06/06/2001, conforme Relatório e Voto que a integram, que passam a fazer parte do presente julgado e que leio nesta oportunidade, para perfeito entendimento de meus I. Pares.

(Leitura fls. 92/97).

Em atendimento a diligência supra, foram anexados os documentos de fls. 101 a 117, que abrange original da DI 001713, de 22/07/92, contendo, também em original, o respectivo Conhecimento de Transporte, dentre outros.

Cientificada do resultado da diligência supra, a Recorrente manifesta-se, por seus representantes legais, às fls. 154/156, argumentando, em síntese, o seguinte:

- a autoridade da Alfândega do Porto do Recife, ao atender a diligência em referência, limitou-se a acostar os documentos referentes à operação autuada, deixando de prestar os esclarecimentos solicitados pelo Relator;

- com o intuito de trazer maiores esclarecimentos para o deslinde da presente autuação, cumpre tecer alguns comentários acerca da documentação anexada, informando que a Declaração de Importação traz todas as informações necessárias e suficientes para que se possa formar um juízo de valor, conforme se poderá resultar através de sua análise;

- nesta indigitada Declaração de Importação, em seu verso, a própria Secretaria da Receita Federal reconhece a nacionalidade norte-americana do navio que transportou as mercadorias importadas, pelo que vale transcrever parte do despacho aduaneiro:

> *"(...) O navio Sea Trade de nacionalidade norte americana da American Transport Lines, Inc. é navio conferencia não havendo nenhuma restrição para o transporte de mercadorias que gozam de benefícios fiscais."*

RECURSO : 119.944
ACÓRDÃO Nº : 302-35.791

- nesse passo, é manifestamente clara a nacionalidade do veículo transportador na Declaração de Importação, identificando o SEA TRADE como de origem (bandeira) norte americana, bem como as mercadorias que transportou.

- incontestável, portanto, a isenção do IPI no presente caso, vez que é incontestável a procedência norte-americana do navio que efetuou o transporte das mercadorias importadas, estando, dessa forma, totalmente amparado no Decreto-lei nº 666/69, com alterações proporcionadas pelo Decreto-lei nº 687/69.

Requer, por fim, o provimento do Recurso Voluntário, reformando-se a Decisão recorrida.

Concluída a diligência, retornaram os autos a esta Câmara, conforme despacho de fls. 178, último documento destes autos.

É o relatório.

VOTO

Como já visto do Relatório ora exposto, a questão que aqui nos é dada a decidir é se a mercadoria objeto da autuação, por ter sido transportada em navio de nacionalidade diversa, porém sob Conhecimento de Embarque emitido por empresa norte-americana, perde o direito ao benefício mencionado, neste caso a isenção do IPI prevista no art. 1°, da Lei n° 8.191/91, combinado com o Decreto nº 151/91.

Como bem asseverou a Autoridade julgadora de primeiro grau, o Decreto-lei n° 666/69, em seu art. 2°, instituiu a obrigatoriedade do transporte em navio de bandeira brasileira para as mercadorias importadas com quaisquer favores governamentais, entendendo-se por tais favores os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira concedidos pelo Governo Federal, conforme disposto no art. 6°, do referido ato, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-lei n° 687/69.

O mesmo Decreto-lei n° 666/69, em seu artº 2°, parágrafo 2°, dispõe sobre a extensão dessa obrigatoriedade às mercadorias cujo transporte estiver regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pela autoridade brasileira, obedecidas as condições nos mesmos fixados.

Prosseguindo na linha de raciocínio do Julgador singular, estamos concorde, também, com as afirmações seguintes.

O art. 3° e parágrafos, do mesmo Decreto-lei nº 666/69, com as alterações do Decreto-lei n° 687/69, regulamentados pelo § 4°, do art. 217, do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n° 91.030/85, vigente à época do fato gerador em comento, prevêem a relevação do descumprimento da exigência de transporte em bandeira brasileira, de mercadorias objeto de benefício fiscal, quando por via aquática, desde que apresentado o documento de liberação de carga (WAYBILL) expedido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

A imposição da obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira de bens importados com benefício fiscal, de acordo com a referida legislação, é medida que objetiva impedir a evasão de divisas da conta dos Serviços Internacionais de Fretes, que constituía, tempos atrás (saudosa memória), o segundo item de despesas da balança de serviços perdendo, apenas, para os juros da dívida externa brasileira (1995), como bem reconhece a Autoridade julgadora a quo.

Tal imposição não se configura, ou pelo menos não se configurava na época, mera medida de proteção à frota mercante, até porque o próprio Governo Brasileiro já cuidou, há algum tempo, de aniquilar com a frota mercante nacional.

O órgão competente do M. Transportes, então SUNAMAM, disciplinou, por sua Resolução nº 10.207/88, o transporte marítimo de cargas importadas e vinculadas à obrigatoriedade de embarque em navio de bandeira brasileira, estabelecendo, em seu item 4, e nas condições nela previstas, por força do princípio de reciprocidade, as cargas que podem ser transportadas também em navios de bandeira dos países de procedência da mercadoria.

Para o caso específico, o "Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América" – EQUAL ACCESS - estabeleceu, em seu item "c", *verbis*:

> "c – Os navios 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 afretados...**" (destaques acrescidos).

Também tem razão a Autoridade julgadora de primeiro grau, ao lembrar que o Código Comercial Brasileiro define contrato de afretamento, em seu art. 566, como o contrato pelo qual, mediante preço ajustado (frete), alguém (fretador) concede a uma pessoa (afretador) o uso total ou parcial de seu navio, devendo ser provado por escrito, inclusive, a modalidade de afretamento.

Até aí, como já dito, estamos plenamente concordes com o Sr. Delegado da DRJ em Recife – PE.

No entanto, segundo o mesmo Insigne Julgador, no caso sob análise, a cláusula constante do item "c" do referido Acordo Internacional foi descumprida, uma vez que os equipamentos importados são de origem e procedência americana, como provam os documentos dos autos, enquanto que o transporte da carga foi realizado pelo navio "SEA TRADE", de bandeira alemã, consoante as anotações apostas no Livro de Registro de Entrada de Navios no Porto de Recife (cópia às fls. 06) e Conhecimento de Carga (cópia às fls. 18/19), não tendo sido apresentado o competente documento oficial e comprobatório do afretamento das embarcações pelo armador americano, nos termos do item "c" do Acordo sobre Transporte Marítimo acima mencionado e do Decreto-lei nº 666/69, combinado com o Decreto-lei nº 687/69.

Considerando esse fato e porque o sujeito passivo não teria comprovado a autorização do afretamento de espaço de carga no navio "SEA

TRADE", de bandeira alemã, julgou procedente o lançamento tributário de que se trata.

Aí começamos a discordar, *data venia*, do entendimento supra e da conclusão alcançada pelo I. Julgador singular.

Infelizmente a legislação brasileira ainda não se modernizou para acompanhar os novos modelos de contratos de transporte e de afretamentos.

É muito comum que uma determinada empresa transportadora afrete apenas um pequeno espaço em determinado navio, para transportar uma mercadoria que tenha angariado (contratado para transporte), emitindo um Conhecimento próprio sob sua responsabilidade.

É certo, outrossim, que a simples emissão do Conhecimento de Transporte por uma determinada empresa, no caso norte-americana, é suficiente, por si só, para configurar a existência de um contrato de afretamento, exigível no Acordo Internacional indicado.

Portanto, não é suficiente para descaracterizar o benefício governamental (isenção tributária) concedida ao importador, o fato de haver ocorrido o transporte da mercadoria em navio de nacionalidade diferente da brasileira ou da americana.

A emissão do Conhecimento de Transporte, por empresa americana (**American Transport Lines, Inc**), comprovado pela diligência determinada, configura o cumprimento do Acordo sobre Transporte Marítimo efetivado entre os Governos brasileiro e americano, antes citado.

Ao que tudo indica, tanto a fiscalização autuante, quanto a Autoridade julgadora de primeiro grau, no presente caso, não se preocuparam em apurar, convenientemente, qual a empresa emitente do Conhecimento de Embarque e

A diligência realizada por esta Câmara trouxe aos autos o original do Conhecimento de Transporte que abriga a mercadoria envolvida no presente litígio, o qual é de emissão da empresa americana indicada. Não há nos autos questionamento quanto à nacionalidade americana, da referida empresa.

Por outro lado, é o próprio Ministério dos Transportes, pelo documento (FAX) nº 480/96, acostado às fls. 31, assinado pelo Sr. LUIZ EMÍLIO FREIRE, Chefe de Divisão , da Secretaria de Produção – Departamento de Marinha Mercante – Coordenação Geral de Transporte Marítimo – Divisão de Operações, quem afirma:

RECURSO Nº : 119.944
ACÓRDÃO Nº : 302-35.791

"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 1° 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."

Portanto, é fato incontroverso, pelo menos para este Relator, ante a inexistência de qualquer prova em contrário, que a mercadoria de que se trata foi efetivamente transportada com observância ao Acordo firmado, estando assim resguardadas as determinações legais de regência, que garantem o reconhecimento do benefício fiscal à empresa importadora, no que diz respeito à exigência de transporte e de bandeira.

Diante do exposto, voto no sentido de dar provimento ao Recurso ora em exame, reformando, com a devida *vênia*, a R. Decisão recorrida.

Sala das Sessões, em 15 de outubro de 2003

PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CAMARA

Recurso n.º : 119.944
Processo nº : 10480.014261/96-49

TERMO DE INTIMAÇÃO

Em cumprimento ao disposto no parágrafo 2° do artigo 44 do Regimento Interno dos Conselhos de Contribuintes, fica o Sr. Procurador Representante da Fazenda Nacional junto à 2ª Câmara, intimado a tomar ciência do Acórdão n.º 302-35.791.

Brasília- DF, 06/04/2004

MINISTÉRIO DA FAZENDA
MF - 3º Conselho de Contribuintes

Cecília Dantas Cartaxo
Presidente do 3º Conselho

Ciente em: 13/04/2004 deixando de recorrer à CSRF.

Pedro Valter Leal
Procurador da Fazenda Nacional
OAB/CE 5688

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

PROCESSO Nº	:	10480.014261/96-49
SESSÃO DE	:	15 de outubro de 2003
ACÓRDÃO Nº	:	302-35.791
RECURSO Nº	:	119.944
RECORRENTE	:	PLUS VITA DO NORDESTE LTDA.
RECORRIDA	:	DRJ/RECIFE/PE

ISENÇÃO TRIBUTÁRIA – TRANSPORTE OBRIGATÓRIO – BANDEIRA.
Mercadoria transportada sob cobertura de Conhecimento de Transporte emitido por empresa norte-americana. É de se considerar atendidos os requisitos estabelecidos no Decreto-lei nº 666/69 com as alterações feitas pelo Decreto-lei nº 687/69 e no art. 217 do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, resguardado o princípio da reciprocidade previsto no Acordo Internacional sobre Transportes Marítimo entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos da América (Equal Access).
RECURSO PROVIDO POR UNANIMIDADE.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

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

Brasília-DF, em 15 de outubro de 2003

PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES
Presidente em Exercício e Relator

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ELIZABETH EMÍLIO DE MORAES CHIEREGATTO, LUIS ANTONIO FLORA, MARIA HELENA COTTA CARDOZO, PAULO AFFONSECA DE BARROS FARIA JÚNIOR, WALBER JOSÉ DA SILVA, SIMONE CRISTINA BISSOTTO e LUIZ MAIDANA RICARDI (Suplente). Ausente o Conselheiro HENRIQUE PRADO MEGDA.

Tmc3

RECURSO Nº	:	119.944
ACÓRDÃO Nº		302-35.791
RECORRENTE	:	[illegible]S VITA DO NORDESTE LTDA.
RECORRIDA	:	DRJ/RECIFE/PE
RELATOR(A)	:	PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES

RELATÓRIO

Retorna o presente processo a exame por este Colegiado após a conversão do julgamento em diligência à repartição de origem, pela Resolução nº 302-1.01[illegible], de 06/06/2001, conforme Relatório e Voto que a integram, que passam a fazer parte do presente julgado e que leio nesta oportunidade, para perfeito entendimento de meus I. Pares.

(Leitura 92/97).

Em atendimento à diligência supra, foram anexados os documentos de fls. 101 a 117, que abrange original da DI 001713, de 22/07/92, contendo, também em original, o respectivo Conhecimento de Transporte, dentre outros.

Cientificada do resultado da diligência supra, a Recorrente manifesta-se, por seus representantes legais, às fls. 154/156, argumentando, em síntese, o seguinte:

- a autoridade da Alfândega do Porto do Recife, ao atender a diligência em referência, limitou-se a acostar os documentos referentes à operação autuada, deixando de prestar os esclarecimentos solicitados pelo Relator;

- com o intuito de trazer maiores esclarecimentos para o deslinde da presente autuação, cumpre tecer alguns comentários acerca da documentação anexada, informando que a Declaração de Importação traz todas as informações necessárias e suficientes para que se possa formar um juízo de valor, conforme se poderá resultar através de sua análise;

- nesta [illegible]digitada Declaração de Importação, em seu verso, a própria Secretaria da Receita Federal reconhece a nacionalidade norte-americana do navio que transportou as mercadorias importadas, pelo que vale transcrever parte do despacho aduaneiro:

> *"[illegible] navio Sea Trade de nacionalidade norte americana da American Transport Lines, Inc. é navio conferencia não havendo nenhuma restrição para o transporte de mercadoria [illegible] de benefícios fiscais."*

- nesse passo, é manifestamente clara a nacionalidade do veículo transportador na Declaração de Importação, identificando o SEA TRADE como de origem (bandeira) norte americana, bem como as mercadorias que transportou.

- incontestável, portanto, a isenção do IPI no presente caso, vez que é incontestável a procedência norte-americana do navio que efetuou o transporte das mercadorias importadas, estando, dessa forma, totalmente amparado no Decreto-lei nº 666/69, com alterações proporcionadas pelo Decreto-lei nº 687/69.

Requer, por fim, o provimento do Recurso Voluntário, reformando-se a Decisão recorrida.

Concluída a diligência, retornaram os autos a esta Câmara, conforme despacho de fl. 178, último documento destes autos.

É o relato.

RECURSO Nº : 119.944
ACÓRDÃO Nº 302-35.791

VOTO

Como já visto do Relatório ora exposto, a questão que aqui nos é dada a decidir é se a mercadoria objeto da autuação, por ter sido transportada em navio de nacionalidade diversa, porém sob Conhecimento de Embarque emitido por empresa norte-americana, perde o direito ao benefício mencionado, neste caso a isenção do IPI prevista no art. 1°, da Lei n° 8.191/91, combinado com o Decreto n° 151/91.

Como bem asseverou a Autoridade julgadora de primeiro grau, o Decreto-lei n° 666/69, em seu art. 2°, instituiu a obrigatoriedade do transporte em navio de bandeira brasileira para as mercadorias importadas com quaisquer favores governamentais, entendendo-se entre esses favores os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira concedidos pelo Governo Federal, conforme disposto no art. 6°, do referido ato, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-lei n° 687/69.

O mesmo Decreto-lei n° 666/69, em seu art° 2°, parágrafo 2°, dispõe sobre a extensão dessa obrigatoriedade às mercadorias cujo transporte estiver regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pela autoridade brasileira, obedecidas as condições nos mesmos fixados.

Prosseguindo na linha de raciocínio do Julgador singular, estamos concorde, também, com as afirmações seguintes.

O art. 3° e parágrafos, do mesmo Decreto-lei n° 666/69, com as alterações do Decreto-lei n° 687/69, regulamentados pelo § 4°, do art. 217, do Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n° 91.030/85, vigente à época do fato gerador em comento, prevêem a relevação do descumprimento da exigência de transporte em bandeira brasileira, de mercadorias objeto de benefício fiscal, quando por via aquática, desde que apresentado o documento de liberação de carga (WAVER) concedido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

A imposição da obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira de bens importados com benefício fiscal, de acordo com a referida legislação, é medida que objetiva impedir a saída de divisas da conta dos Serviços Internacionais de Fretes, que constituía, tempos atrás (saudosa memória), o segundo item de despesas da balança de serviços perdendo, apenas, para os juros da dívida externa brasileira (1995), como bem reconhece a Autoridade julgadora *a quo*.

Tal imposição não se configura, ou pelo menos não se configurava na época, mera medida de proteção à frota mercante, até porque o próprio Governo Brasileiro já cuidou, há algum tempo, de aniquilar com a frota mercante nacional.

O órgão competente do M. Transportes, então SUNAMAM, disciplinou, por sua Resolução nº 10.207/88, o transporte marítimo de cargas importadas e vinculadas à obrigatoriedade de embarque em navio de bandeira brasileira, estabelecendo, em seu item 4, e nas condições nela previstas, por força do princípio de reciprocidade, as cargas que podem ser transportadas também em navios de bandeira dos países de procedência da mercadoria.

Para o caso específico, o "Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América" – EQUAL ACCESS - estabeleceu, em seu item "c", *verbis:*

> "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 afretados**..." (destaques acrescidos).

Também tem razão a Autoridade julgadora de primeiro grau, ao lembrar que o Código Comercial Brasileiro define contrato de afretamento, em seu art. 566, como o contrato pelo qual, mediante preço ajustado (frete), alguém (fretador) concede a uma pessoa (afretador) o uso total ou parcial de seu navio, devendo ser provado por escrito, inclusive, a modalidade de afretamento.

Até aí, como já dito, estamos plenamente concordes com o Sr. Delegado da DRJ em Recife – PE.

No entanto, segundo o mesmo Insigne Julgador, no caso sob análise, a cláusula constante do item "c" do referido Acordo Internacional foi descumprida, uma vez que os equipamentos importados são de origem e procedência americana, como comprovam os documentos dos autos, enquanto que o transporte da carga foi realizado no navio "SEA TRADE", de bandeira alemã, consoante as anotações apostas no Livro de Registro de Entrada de Navios no Porto de Recife (cópia às fls. 06) e Conhecimento de Carga (cópia às fls. 18/19), não tendo sido apresentado o competente documento oficial e comprobatório do afretamento das embarcações pelo armador americano, nos termos do item "c" do Acordo sobre Transporte Marítimo acima mencionado e do Decreto-Lei nº 666/69, combinado com o Decreto-lei nº 687/69.

Considerando esse fato e porque o sujeito passivo não teria comprovado a autorização do afretamento de espaço de carga no navio "SEA

TRADE", de bandeira alemã, julgou procedente o lançamento tributário de que se trata.

Aí começamos a discordar, *data venia*, do entendimento supra e da conclusão alcançada pelo I. Julgador singular.

Infelizmente a legislação brasileira ainda não se modernizou para acompanhar os novos modelos de contratos de transporte e de afretamentos.

É muito comum que uma determinada empresa transportadora afrete apenas um pequeno espaço em determinado navio, para transportar uma mercadoria que tenha angariado (contratado para transporte), emitindo um Conhecimento próprio sob sua responsabilidade.

É certo, assim, que a simples emissão do Conhecimento de Transporte por uma determinada empresa, no caso norte-americana, é suficiente, por si só, para configurar a existência de um contrato de afretamento, exigível no Acordo Internacional indicado.

Portanto, não é suficiente para descaracterizar o benefício governamental (isenção tributária) concedida ao importador, o fato de haver ocorrido o transporte da mercadoria em navio de nacionalidade diferente da brasileira ou da americana.

A emissão do Conhecimento de Transporte, por empresa americana (**American Transport Lines, Inc**), comprovado pela diligência determinada, configura o cumprimento do Acordo sobre Transporte Marítimo efetivado entre os Governos brasileiro e americano, antes citado.

Ao que tudo indica, tanto a fiscalização autuante, quanto a Autoridade julgadora de primeiro grau, no presente caso, não se preocuparam em apurar, convenientemente, qual a empresa emitente do Conhecimento de Embarque e

A diligência realizada por esta Câmara trouxe aos autos o original do Conhecimento de Transporte que abriga a mercadoria envolvida no presente litígio, o qual é de emissão da empresa americana indicada. Não há nos autos questionamento quanto à nacionalidade, americana, da referida empresa.

Por outro lado, é o próprio Ministério dos Transportes, pelo documento (FAX) nº 480/96, acostado às fls. 31, assinado pelo Sr. LUIZ EMÍLIO FREIRE, Chefe de Divisão , da Secretaria de Produção – Departamento de Marinha Mercante – Coordenação Geral de Transporte Marítimo – Divisão de Conferências, quem afirma:

RECURSO Nº : 119.944
ACÓRDÃO Nº : 302-35.791

"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."

Portanto, é fato incontroverso, pelo menos para este Relator, ante a inexistência de qualquer prova em contrário, que a mercadoria de que se trata foi efetivamente transportada com observância ao Acordo firmado, estando assim resguardadas as determinações legais de regência, que garantem o reconhecimento do benefício fiscal à empresa importadora, no que diz respeito à exigência de transporte e de bandeira.

Diante do exposto, voto no sentido de dar provimento ao Recurso ora em exame, reformando, com a devida *vênia*, a R. Decisão recorrida.

Sala das Sessões, em 15 de outubro de 2003

PAULO ROBERTO CUCO ANTUNES - Relator

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
SEGUNDA CÂMARA

Recurso n.° : 119.944
Processo n° : 10480.014261/96-40

TERMO DE INTIMAÇÃO

Em cumprimento ao disposto no parágrafo 2° do artigo 44 do Regimento Interno dos Conselhos de Contribuintes, fica o Sr. Procurador Representante da Fazenda Nacional da Segunda Câmara, intimado a tomar ciência do Acórdão n.° 302-35.791.

Brasília- DF, 06/04/2004

MINISTÉRIO DA FAZENDA
MF - 3° Conselho de Contribuintes

Otacílio Dantas Cartaxo
Presidente do 3° Conselho

Ciente em: 13/04/2004 deixando de recorrer à CSRF.

Pedro Valter Leal
Procurador da Fazenda Nacional
OAB/CE 5688