



Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 10725.720216/2011-34
Recurso De Ofício e Voluntário
Acórdão nº **3301-009.781 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Câmara / 1ª Turma Ordinária**
Sessão de 24 de fevereiro de 2021
Recorrentes FUGRO GEOSOLUTIONS (BRASIL) SERVICOS DE LEVANTAMENTO LTDA
FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: REGIMES ADUANEIROS

Data do fato gerador: 14/03/2007

RENOVAÇÃO. TRANSFORMAÇÃO. BENEFICIAMENTO.
INDUSTRIALIZAÇÃO. EQUIPAMENTO NOVO

A prática de operações sobre um produto usado que sejam capazes de recondicionar para o uso, modificar sua natureza ou funcionalidade, representam operações de industrialização, cujo resultado é um novo produto industrializado. A prática de renovação de equipamentos e instalação de novos em um navio, e até mesmo a construção de novas estruturas e equipamentos para que a embarcação passe a ter nova funcionalidade, alterando-se, inclusive, sua classificação internacional de navegação, torna o produto novo, o que dispensa a licença de importação não automática exigida para a importação de produtos usados.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso de ofício e dar provimento ao recurso voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Liziane Angelotti Meira - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Salvador Cândido Brandão Junior - Relator

(documento assinado digitalmente)

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Liziane Angelotti Meira (presidente da turma), Semíramis de Oliveira Duro, Marcelo Costa Marques d'Oliveira, Sabrina Coutinho Barbosa (Suplente), Marco Antonio Marinho Nunes, José Adão Vitorino de Moraes, Ari Vendramini, Salvador Cândido Brandão Junior

Relatório

Trata-se de auto de infração, fls. 03-33, lavrado para a constituição de multa aduaneira de 30% sobre o valor aduaneiro por falta de licença de importação, bem como a multa aduaneira de 1% por falta de informação ou informação incompleta na Declaração de Importação (DI fls. 34-37).

Conforme relatório fiscal inserido no auto de infração, a fiscalização afirma que a contribuinte realizou a importação de um navio usado sob o regime de admissão temporária implementado pela lei do REPETRO. Segundo a fiscalização, a importação de bens usados devem ser precedidas de licença de importação, devendo essa característica da mercadoria ser informada na DI. Como consequência, a falta de informação de que o bem era usado gerou a multa de 1%, pois os bens usados necessitam de licença de importação, com a submissão de um procedimento mais rígido para importação.

As condutas infracionais foram assim descritas:

Multa por ausência de LI nas importações

31.O artigo 633, II, alínea "a", do Decreto n.º 4.543/2002, vigente ao tempo da importação, regulamentando o artigo 169, inciso I, alínea "b", e parágrafo sexto, do Decreto-lei n.º 37-66, impunha a multa de 30% (trinta por cento) do valor aduaneiro pela importação de mercadorias sem licença de importação, quando obrigatória a sua emissão, *verbis*: (...)

Multa por omissão ou prestação inexata de informação de natureza administrativo-tributaria pelo importador

32.O artigo 69, § 1o, da lei n.º 10.833/2003 c/c artigo 84 da MP n.º 2.158-35/2001 determina a aplicação da multa de 1% (um por cento) do valor aduaneiro sempre que houver omissão ou prestação de informação incompleta ou inexata de natureza administrativo-tributaria por parte do importador. O parágrafo segundo do artigo 84 da MP n.º 2.158-35/2001 permite a cumulação daquela multa com outras de natureza administrativa

(...)

Infrações cometidas pelo contribuinte Importação de navio usado sem licença de importação (artigo 633, II, alínea "a", do Decreto n.º 4.543/2002, vigente ao tempo da importação, regulamentando o artigo 169, inciso I, alínea "b", e parágrafo sexto, do Decreto-lei n.º 37-66)

33.O navio, construído em 1984 pelo fabricante *Targen Verít AS* na Noruega, foi importado pela DI n.º 07/0327589-0 na condição de usado.

(...)

36. É fato que, a partir de sua construção em 1984 até a docagem no estaleiro em 2006, o mesmo era utilizado na atividade de pesca.

Condição do navio a partir de janeiro de 2006 até o fim da estadia no estaleiro

37. A partir de janeiro de 2006, o navio foi submetido a serviços relacionados à sua conversão, objeto do contrato PL000031199/06-3001, firmado entre o armador Seabird Exploration Norway A/S (em nome de Hawk Navigation Company Limited) e o estaleiro. Referida avença oportunizou à parte armadora a realização de serviços de reparo, que efetivamente foram feitos, conforme descrito nos documentos de fls. 54 a

59, bem como serviços de limpeza de peças. Desta feita, evidencia-se que conversão e reparo foram as únicas atividades industriais à que foi submetido o navio.

38. Com previsão contratual de término dos serviços em 30/04/2006, o navio foi objeto de vistoria referente à mudança de classe pela sociedade classificadora DNV em 30/08/2006. Posteriormente, em outubro de 2006, foi incorporado por contrato de afretamento à frota da empresa Fugro - Geoteam AS.

39. Os serviços de conversão se resumiram ao seguinte, conforme aparecem descritos no contrato PL000031199/06-3001 e no documento de fl. 54 a 59:

(...)

40. Serviços de reparo, tais como laminações de aço, trabalhos elétricos e de tubulação etc, e revisão de peças também foram oportunizados à parte armadora.

(...)

41. Depreende-se que a conversão, qualificada erroneamente pelo contribuinte de reindustrialização (transformação), consistiu numa alteração da estrutura do navio com o recebimento de novos componentes, o que lhe permitiu uma funcionalidade distinta da que possuía antes, que fora devidamente reconhecida pela entidade classificadora DNV no relatório de status de classe emitido em 01/01/2007.

42. Além do recebimento de novos elementos, o navio teve certos componentes de sua estrutura reparados e revisados. Saliente-se que nem todos OS componentes da embarcação sofreram melhorias.

43. A propósito, a reparação (melhoria) em si não transmuda a coisa usada em nova, uma vez que a característica de ter sido utilizada não é suprimida, o que se passa a ter na verdade com o fim do processo de reparo é um incremento no desempenho daquilo que foi reparado. O mesmo se diga em relação à limpeza das peças.

44. No caso concreto, o navio, além de ter recebido novos componentes em sua estrutura, teve parte de seus componentes reparados. Sendo assim, concluímos que restou ao final, o mesmo navio, que fora construído em 1984, com novos componentes e outros que já existiam, restaurados, não correspondendo os componentes agregados e restaurados a totalidade das partes que compunham o todo do navio.

45. A reconstrução total do navio, houvesse ocorrido, importaria numa alteração do seu tempo de vida útil, de modo a reajustá-lo ao patamar do valor de um navio novo. No curso da ação fiscal, no desiderato de comprovar tais dados, exigimos do contribuinte por duas vezes os laudos comprobatórios daqueles dados emitidos anterior e posteriormente à docagem. Nada obstante, o contribuinte não logrou êxito em apresentá-los.

46. À luz do exposto, não merece guarida a alegação do contribuinte de que o navio saiu do estaleiro na condição de novo. Isso porque saiu composto de alguns equipamentos novos, com sua estrutura parcialmente reparada, e apto a realizar a função operacional de pesquisas sísmicas, além de navegar, que já fazia anteriormente. Não podendo ser considerado novo, deve ser qualificado como bem usado após a conclusão dos serviços no estaleiro.

47. Após o fim do processo de conversão, o navio foi submetido à vistoria no mar pela entidade classificadora DNV iniciada em 05/04/2006 e finalizada em 30/08/2006, data em que teve sua bandeira alterada para Bahamas.

Intimada do auto de infração a contribuinte apresentou impugnação para argumentar, dentre outros pontos, que a embarcação deve ser qualificada como nova, pois foi

objeto de uma nova industrialização nos termos do art. 4º do RIPI, tendo em vista que sofreu recondição, beneficiamento e transformação, modificando sua natureza, deixando de ser uma embarcação para pesca para ser uma embarcação de pesquisas sísmicas, o que resultou em nova classificação conferida pela entidade classificadora de navios DNV (Det Norske Veritas). Ademais, argumentou que o navio foi importado pelo regime de admissão temporária instituído pelo REPETRO, que não exige licença de importação mesmo para bens usados. Assim, por ser um regime especial, não se aplicam as regras do regime comum de importação.

Apreciando a autuação e a impugnação, a 20ª Turma da DRJ/SPO proferiu o Acórdão 16-82.091, fls. 585-604, para julgar parcialmente procedente a autuação, cancelando a multa de R\$ 4.702.950,00 relacionada com a falta de licença de importação, sustentando que o regime especial de admissão temporária não exige a licença, mas manteve a multa de 1% sobre o valor aduaneiro, por falta ou prestação de informação incompleta na DI, pois não consta a informação de que o navio era usado:

ASSUNTO: REGIMES ADUANEIROS

Data do fato gerador: 14/03/2007

REPETRO. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA. FALTA DE LICENÇA DE IMPORTAÇÃO. SUBSUNÇÃO DOS FATOS À NORMA. PENALIDADE.

As operações de importação submetidas ao regime aduaneiro especial Repetro não se enquadram como importações “desembaraçadas no regime comum de importação”. A caracterização da infração depende da subsunção dos fatos à norma legal, sem o que é impossibilitada a aplicação de penalidade.

REPETRO. MULTA. OMISSÃO DE INFORMAÇÃO.

A multa aplica-se também ao beneficiário de regime aduaneiro que omitir ou prestar de forma inexata ou incompleta informação de natureza administrativo-tributária, cambial ou comercial necessária à determinação do procedimento de controle aduaneiro apropriado. As informações relacionadas à “condição da mercadoria”, se esta se enquadrar na condição de “material usado”, deve ser informada pelo beneficiário do regime na respectiva declaração de importação, conforme estabelecido em ato normativo da Secretaria da Receita Federal do Brasil. Mantido o lançamento tendo em vista que a interessada não comprovou, quando reiteradamente intimada, a real “condição” da mercadoria.

Impugnação Procedente em Parte

Crédito Tributário Mantido em Parte

Da decisão houve recurso de ofício.

Notificada da decisão, a contribuinte apresentou Recurso Voluntário, fls. 615-623, para argumentar a condição de “novo” do navio, mas mesmo considerando “usado”, se a multa por falta de licença de importação não é devida por conta do regime de admissão temporária,

consequentemente também não é devida a falta de informação da condição de “usado”, pois o equipamento não seria submetido ao regime comum de importação, tampouco ao rigor aplicado à importação de produtos usados:

16. Ou seja, tem-se que ainda que o navio “Hawk Explorer” fosse considerado mercadoria usada, não seria aplicável a multa por falta de licença de importação. Assim, a informação sobre a condição do navio - “novo” ou “usado” - era absolutamente irrelevante para a determinação do procedimento de controle aduaneiro apropriado.

17. Se não havia exigência legal de obtenção de licença de importação de bens usados sob o regime especial do REPETRO, é contraditório manter-se a multa pela aparente ausência de informação quanto à condição de usado dos bens, na medida em que tal informação era absolutamente irrelevante para fins definição do regime aplicável e não importou em prejuízo ao erário público.

Cita decisões deste E. CARF com esse mesmo entendimento.

É a síntese do necessário.

Voto

Conselheiro Salvador Cândido Brandão Junior, Relator.

O recurso voluntário é tempestivo e atende os requisitos da legislação.

A controvérsia está em verificar se o navio importado é novo ou usado. Se usado, de acordo com a fiscalização, para a importação a contribuinte está obrigada a obter licença de importação, nos termos do artigo 7º e 9º, II, “e”, conforme Portaria Secex n. 35/2006.

A falta de licença de importação tem por consequência a aplicação da multa de 30% sobre o valor aduaneiro prevista o artigo 169, I, “b”, e § 6º, do Decreto-lei nº 37/1966 e essa multa é o mérito do recurso de ofício.

Ainda, caso o produto seja usado, a informação desta condição deve ser inserida na DI, pois se submeterá a um critério de fiscalização mais rígido, demonstrando-se, por exemplo, que não pode ser substituído por similar nacional ou atestado de inexistência de produção nacional para o bem. A ausência desta informação, portanto, gera dano ao erário, aplicando-se a multa de 1% sobre o valor aduaneiro, nos termos do artigo 69, § 1º, da Lei n. 10.833/2003. Essa multa é o mérito do recurso voluntário

Pois bem, o primeiro ponto de análise está em verificar se o equipamento é novo ou usado, pois, constatada a sua condição de novo no momento da importação, as duas infrações imputadas pelo auto de infração devem ser afastadas.

Como visto, após a análise de todos os contratos, vistorias e relatórios, devidamente traduzidos por tradutor juramentado (fls. 59-63; 64-67; 68-70; 71-76; 77-83; 155-176 e 233-312), a fiscalização afirmou que a embarcação era usada, pois produzida em 1984 pelo fabricante Targen Verít AS na Noruega, em que pese ter passado por uma renovação, recondição e conversão de navio pesqueiro em navio de análise sísmica no ano de 2006.

Assim, mesmo considerando os reparos, trocas de peças e inclusão de novos equipamentos para transformar o navio pesqueiro em navio de análise sísmica, a fiscalização concluiu que tal procedimento não implicou em tornar o navio novo, pois continuava a ser o mesmo equipamento.

Desta forma, não houve uma nova industrialização do navio. Mesmo considerando alteração da estrutura do navio, com o reparo de partes e peças e com o recebimento de novos elementos para que a embarcação desempenhasse novas funcionalidades, para a fiscalização isso não significa uma reconstrução total do navio, com alteração de seu tempo de vida útil. Portanto, o navio era o mesmo, construído em 1984:

36. É fato que, a partir de sua construção em 1984 até a docagem no estaleiro em 2006, o mesmo era utilizado na atividade de pesca.

Condição do navio a partir de janeiro de 2006 até o fim da estadia no estaleiro

37. A partir de janeiro de 2006, o navio foi submetido a serviços relacionados à sua conversão, objeto do contrato PL000031199/06-3001, firmado entre o armador Seabird Exploration Norway A/S (em nome de Hawk Navigation Company Limited) e o estaleiro. Referida avença oportunizou à parte armadora a realização de serviços de reparo, que efetivamente foram feitos, conforme descrito nos documentos de fls. 54 a 59, bem como serviços de limpeza de peças. Desta feita, evidencia-se que conversão e reparo foram as únicas atividades industriais à que foi submetido o navio.

38. Com previsão contratual de término dos serviços em 30/04/2006, o navio foi objeto de vistoria referente à mudança de classe pela sociedade classificadora DNV em 30/08/2006. Posteriormente, em outubro de 2006, foi incorporado por contrato de afretamento à frota da empresa Fugro - Geoteam AS.

39. Os serviços de conversão se resumiram ao seguinte, conforme aparecem descritos no contrato PL000031199/06-3001 e no documento de fl. 54 a 59:

(...)

40. Serviços de reparo, tais como laminações de aço, trabalhos elétricos e de tubulação etc, e revisão de peças também foram oportunizados à parte armadora.

(...)

41. Depreende-se que a conversão, qualificada erroneamente pelo contribuinte de reindustrialização (transformação), consistiu numa alteração da estrutura do navio com o recebimento de novos componentes, o que lhe permitiu uma funcionalidade distinta da que possuía antes, que fora devidamente reconhecida pela entidade classificadora DNV no relatório de status de classe emitido em 01/01/2007.

42. Além do recebimento de novos elementos, o navio teve certos componentes de sua estrutura reparados e revisados. Saliente-se que nem todos OS componentes da embarcação sofreram melhorias.

43. A propósito, a reparação (melhoria) em si não transmuda a coisa usada em nova, uma vez que a característica de ter sido utilizada não é suprimida, o que se passa a ter na verdade com o fim do processo de reparo é um incremento no desempenho daquilo que foi reparado. O mesmo se diga em relação à limpeza das peças.

44. No caso concreto, o navio, **além de ter recebido novos componentes em sua estrutura, teve parte de seus componentes reparados. Sendo assim, concluímos que restou ao final, o mesmo navio, que fora construído em 1984,** com novos

componentes e outros que já existiam, restaurados, não correspondendo os componentes agregados e restaurados a totalidade das partes que compunham o todo do navio.

45. A reconstrução total do navio, houvesse ocorrido, importaria numa alteração do seu tempo de vida útil, de modo a reajustá-lo ao patamar do valor de um navio novo. No curso da ação fiscal, no desiderato de comprovar tais dados, exigimos do contribuinte por duas vezes os laudos comprobatórios daqueles dados emitidos anterior e posteriormente à docagem. Nada obstante, o contribuinte não logrou êxito em apresentá-los.

46.À luz do exposto, não merece guarida a alegação do contribuinte de que o navio saiu do estaleiro na condição de novo. Isso porque saiu composto de alguns equipamentos novos, com sua estrutura parcialmente reparada, e apto a realizar a função operacional de pesquisas sísmicas, além de navegar, que já fazia anteriormente. Não podendo ser considerado novo, deve ser qualificado como bem usado após a conclusão dos serviços no estaleiro. (grifei)

A d. DRJ, ao analisar o caso, pouco tratou da condição de novo ou usado no equipamento importado na r. decisão de piso. Verifica-se que os nobres julgadores partiram da premissa de que o produto era usado, conclusão que pode ser extraída do trecho abaixo, ao sustentar que a Recorrente não conseguiu comprovar a condição de novo do equipamento:

Já na resposta ao Termo de Intimação Fiscal n.º 1 exigindo provas de que, conforme informado na DI, o navio, ao tempo da importação, era novo, o contribuinte sustentou que o navio foi importado na condição de novo, alegando que, embora tenha ficado em utilização desde 1984, foi objeto de uma alteração na sua atividade industrial no estaleiro em 2006, tendo saído da condição de pesqueiro para embarcação de pesquisas sísmicas. Ressaltou, ainda, que o navio após a docagem recebeu nova classificação. pela entidade classificadora de navios DNV (Det Norske Veritas).

(...) A interessada não logrou trazer elemento de prova capaz de comprovar que o navio estava na condição de novo, como informado na DI.

O caso dos autos é daqueles em que não basta apenas que a interessada apresente o seu entendimento sobre a natureza da mercadoria, o caso não se limita à interpretação da descrição formulada pela interessada, mas à própria natureza da mercadoria importada por ocasião da concessão do regime aduaneiro especial (se nova ou usada), caso que ela não comprovou.

No entanto, há nos autos farto conjunto probatório de que a embarcação passou por um processo de recondicionamento e de transformação no ano de 2006, passando para a condição de novo. Somente após toda essa operação, realizada entre partes localizadas no exterior, a Recorrente realizou a importação do navio.

A partir do contrato n. PL000031199/06-3001., fls. 233-312, percebe-se que o escopo do trabalho não consistia em simples recondicionamento ou renovação, o que, por si só, representa industrialização nos termos do RIPI/2010. Além dessa atividade, haveria a construção de diversos itens na embarcação com o objetivo de alterar a própria funcionalidade do navio, que passaria a desempenhar um papel de pesquisa sísmica, inclusive com cláusulas acerca da pessoa que passaria a ser titular de eventual patente de invenção produzida durante a construção e renovação da embarcação.

As patentes de invenção, sabe-se, de acordo com a Lei n. 9.279/1996, são conferidas para as invenções que apresentem algo novo, ou utilidade nova, no campo industrial, para a produção de novos produtos.

Assim, referido contrato dispõe que a embarcação é entregue no estado e local em que se encontra, em uma condição “morta”, devendo ser rebocada a um estaleiro. O escopo da operação consiste em converter o navio pesqueiro em navio de pesquisa sísmica, com a renovação de diversos equipamentos, bem como com a inclusão de equipamentos novos e construção de novas estruturas:

APÊNDICE A

1.1. EMBARCAÇÃO

A embarcação é entregue no estado e no local em que se encontra com provisão e combustível, etc, embora em uma condição morta sem tripulação completa. Consequentemente, se a embarcação tiver de ser rebocada a um estaleiro, isto será incluído na cotação do estaleiro da embarcação.

A Embarcação será convertida de um Camaroneiro para uma Embarcação de Pesquisa Sísmica em 2D.

O desenho da embarcação cumpre os requisitos para sua finalidade, classe e Clientes para serviços mundial.

Inicialmente, constava a previsão da instalação dos equipamentos abaixo, sendo possível exigir trabalhos adicionais como laminações de aço gerais, trabalhos elétricos e de tubulação a serem realizados durante o período de docagem:

- Convés do hangar para operações sísmicas, Incluindo o Heliponto.
- Dois compressores de ar de alta pressão com unidades de acionamento e equipamento associado.
- Guincho de flâmula com sistema de manuseio.
- Guinchos umbilicais.
- Guindaste - DRC com turco - Aumento de acomodação/ escritório e instrumento sísmico, gun shacks e oficinas.
- Guinchos de manuseio de equipamento sísmico - Atualizado de não SOLAS para SOLAS.

O contrato é rico em detalhes sobre as atividades a serem desenvolvidas pelo estaleiro, desde trabalho elétrico até solda, pintura e fundição.

O documento de fls. 57-58, que tem sua tradução juramentada em fls. 59-62, contém a informação de que em 2006 a embarcação foi convertida no ESTALEIRO DE REPARAÇÃO NAVAL "NAUTA" S.A. em Gdynia. Após a conversão tornou-se uma embarcação de pesquisas sísmicas. Para a conversão, uma série de reparos foi necessária, além de se ter adicionado novos equipamentos, como guinchos, além da **construção** de uma nova sala de instrumentos para equipamentos sísmicos:

Durante a conversão em uma embarcação de pesquisas sísmicas, dois compressores de ar de alta pressão com duas unidades de tração foram instalados no deque. Adicionalmente, um guincho de cabos sísmicos com sistema de manuseio, guinchos umbilicais e guinchos de manuseio de equipamentos sísmicos foram instalados no hangar-deque e dentro do recém construído poço de cabos sísmicos. Uma nova sala de instrumentos, para equipamentos sísmicos foi construída na superestrutura reconstruída.

O presumido escopo de trabalho aumentou duas vezes e também elevou os sistemas comuns da embarcação.

Neste mesmo documento, constata-se que, ainda, foi necessário reconstruir o sistema de tubulação e das instalações elétricas, montagem de rede de computadores e sistema de instrumentos, montagem de guindastes, adequação de sistemas de detecção de incêndio, dentre outros, tudo sob a supervisão da Sociedade Classificadora Det Norske Veritas (DNV).

Após a conversão e reconstrução do navio, a Sociedade Classificadora Det Norske Veritas (DNV) realizou uma vistoria e emitiu um certificado em 30 de outubro de 2006, alterando a classificação do navio para **1A1 ICE-1C HELDK-SH**, informando ainda que o certificado era válido até 29 de janeiro de 2007, devendo ser submetida a vistorias intermediárias para a manutenção da classificação. (fls. 71-75).

Originalmente, conforme documento de fls. 122-125, após a construção do navio em 1984, o navio foi submetido por Det Norske Veritas e, após a conclusão dos trabalhos de inspeção, foi incluído do registro de navios da instituição em 14 de abril de 1984, na seguinte classe: **1A1-Stern Trawler ICE IC-KMC**.

Por sua vez, em fls. 155-185 consta o relatório de vistoria realizado pela Sociedade Classificadora Det Norske Veritas (DNV) e elaborado em 01/01/2007, confirmando a renovação e conversão da embarcação de navio pesqueiro para navio de pesquisa sísmica, alterando sua classificação e alterando sua bandeira para Bahamas:

Data de relatório: 01/01/2007.

No. id. DNV: 14083.

Id. trabalho: 32160089-2.

No. IMO: 8316857.

Renovação e conversão da embarcação

(...) Estação: Gdansk. – Início da vistoria: 05/04/2006.

Conclusão da vistoria: 30/08/2006.

(...)

Observações e descobertas da vistoria

Construção, conversão

Embarcação teve a conversão principal de “Embarcação de pesca” para “Embarcação de referência sísmica”.

Foi atribuída a nova classe ICE-1C HELDK-SH.

Após inspeção satisfatória da nova construção, instalação e sistemas, forem emitidos os certificados Legal e de Classe de curto prazo.

A conversão foi realizada de acordo com a seguinte documentação aprovada:

... [listagem de uma série de reparos e de equipamentos adicionados e construídos na embarcação]

A bandeira foi alterada em mar no dia 30/08/2006 de Faroe Islands (Reino da Dinamarca) para as Bahamas (grifei)

Deve-se observar, ainda, o relatório elaborado pela referida DNV em fls. 188-226, elaborado em 01/01/2007, mantendo a classe da embarcação *Hawk Explorer*, como embarcação de pesquisa sismógrafa, ICE-1C HELDK-SH, com o detalhamento de todos os equipamentos vistoriados.

Portanto, a partir do contrato e dos relatórios de vistoria emitidos pela DNV, resta demonstrado que houve não só a renovação e recondicionamento do navio, mas a instalação de novos equipamentos e a construção de novas estruturas e salas de equipamentos para uma adequada conversão de uma embarcação, antes de pesca, para uma de pesquisa sísmica, passando a desenvolver nova funcionalidade, alterando-se sua classificação internacional.

Assim, a operação desenvolvida na embarcação preenche a previsão normativa estampada no artigo 46, parágrafo único, do CTN, bem como no artigo 3º, parágrafo único, da Lei n. 4.502/1964, por ter sido realizada não apenas uma renovação do equipamento, mas uma construção para que fosse possível sua conversão em uma embarcação que desempenhasse nova funcionalidade, alterando-se seu funcionamento, utilização e aparência, gerando, inclusive, uma nova classificação internacional para a embarcação.

Com isso, nos termos artigo 4º do RIPI, além da operação de recondicionamento, houve também beneficiamento e transformação, com a consequente modificação da natureza e funcionalidade do navio, passado a ser uma nova embarcação.

Somente após toda essa renovação e transformação realizada no exterior entre a armadora e o estaleiro, a Recorrente entabulou um contrato de afretamento com a armadora, em outubro de 2006, fls. 347-406, e foi por decorrência desse contrato, que a importação da embarcação para o Brasil foi realizada pelo regime de admissão temporária sob o regime do REPETRO, para análise sísmicas, autorizada pelo regime de admissão temporária concedido pelo Ato Declaratório Executivo n. 36/2007, fl. 84.

Portanto, constatada a condição de “novo” do navio, a importação não deve ser precedida de licença de importação, afastando a multa prevista no artigo 169, I, “b”, e § 6º, do Decreto-lei n.º 37/1966, assim como também se afasta a aplicação da multa prevista no artigo 69, § 1º, da Lei n. 10.833/2003, pois não há como exigir a informação na DI sobre a condição e “usado” se o equipamento é novo.

Com essa constatação, é de rigor negar provimento ao recurso de ofício e dar provimento ao recurso voluntário, não sendo necessária a dilação sobre a necessidade de licença de importação nos regimes de admissão temporária de bens usados, nem sobre a utilidade da informação da condição de usado na DI.

Isto posto, voto por negar provimento ao recurso de ofício e dar provimento ao recurso voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Salvador Cândido Brandão Junior

