



MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTE
TERCEIRA CÂMARA

PROCESSO Nº : 10830.001329/98-74
SESSÃO DE : 20 de março de 2003
ACÓRDÃO Nº : 303-30.629
RECURSO Nº : 120.272
RECORRENTE : FÁBRICA DE PAPEL E PAPELÃO NOSSA SENHORA
DA PENHA
RECORRIDA : DRJ/CAMPINAS/SP

I.P.I. – PROTEÇÃO À BANDEIRA BRASILEIRA.

I – ACORDO INTERNACIONAL.

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.

II – Não havendo prova da nacionalidade do Navio ou de seu armador, procede o lançamento tributário.

RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

ACORDAM os Membros da Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, dar provimento parcial ao recurso voluntário, para manter a exigência fiscal apenas sobre as importações relativas às DI 121.430 e 131.432. (navio ZIN Santos), na forma do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencidos os Conselheiros Zenaldo Loibman e Carlos Fernando Figueiredo Barros

Brasília-DF, em 20 de março de 2003


HOÃO HOLANDA COSTA
Presidente


NILTON LUIZ BARTOLI
Relator

Participaram, ainda, do presente julgamento, os seguintes Conselheiros: ANELISE DAUDT PRIETO, IRINEU BIANCHI e PAULO DE ASSIS. Ausente o Conselheiro HÉLIO GIL GRACINDO.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.272
ACÓRDÃO Nº : 303-30.629
RECORRENTE : FÁBRICA DE PAPEL E PAPELÃO NOSSA SENHORA
DA PENHA
RECORRIDA : DRJ/CAMPINAS/SP
RELATOR(A) : NILTON LUIZ BARTOLI

RELATÓRIO

Em Sessão de julgamento realizada aos 20/06/00, a Colenda Terceira Câmara do E. Terceiro Conselho de Contribuintes entendeu por bem rejeitar a preliminar de nulidade e converter o julgamento em diligência através da Resolução nº 303-770 ao Departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes, objetivando elucidar as seguintes questões:

1. Entre 1993 e 1996, quais os acordos sobre Transportes Marítimos Brasil/Estados Unidos – “Equal Access”, que foram subscritos pelo Governo Brasileiro e quais as legislações no Brasil que ratificaram tais acordos? Anexar cópia dos acordos e das respectivas normas ratificadoras.

2. Constam dos registros desse conceituado Departamento da Marinha Mercante, informações a respeito das empresas CROWLEY AMERICAN TRANSPORT INC. E ZIN INTER AMERICAS SERVICE, como sendo armadores de nacionalidade norte-americana? Se não houver arquivos e registros a respeito, é possível esse D. Departamento obter tal informação para prestá-la?

O Ilmo. Sr. Inspetor da Alfândega do Aeroporto Internacional de Viracopos encaminhou o Ofício/GAB/10831/n.º 115 (fls. 219), posteriormente reiterado pelos ofícios GAB/10831/n.º 0252 e GAB/10831/n.º 0376 (fls. 221 e 223), ao Ilmo. Coordenador-Geral de Transportes Marítimos.

Em cumprimento à determinação contida nos referidos ofícios o Ilmo. Coordenador-Geral de Transportes Marítimos prestou os seguintes esclarecimentos sobre o Acordo de “Equal Access” e sobre a nacionalidade das empresas CROWLEY AMERICAN TRANSPORT INC. E ZIN INTER AMERICAS SERVICE (Ofício n.º 2001/0006-0076 - fls. 225):

“1. Apenas um Acordo sobre Transporte Marítimo foi firmado entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos no período compreendido entre 1993 e 1996. Para um melhor entendimento, esclarecemos que, em 1972, foi assinado o primeiro Acordo entre os dois países, com validade para três anos. Ao final deste período, como o texto do Acordo ainda se encontrava no Congresso

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.272
ACÓRDÃO Nº : 303-30.629

Nacional para aprovação, houve a necessidade de redigir-se um Memorando estabelecendo sua prorrogação por igual período. Este procedimento precisou ser adotado, sucessivamente, até o ano de 1999.

2. Relativamente às empresas mencionadas, informamos que apenas a Crowley American Transport Inc. consta da relação de empresas indicadas pelo Governo norte-americano para operar em seu nome."

Ao retornar o ofício cumprido, o Ilmo. Inspetor da Alfândega do Aeroporto Internacional de Viracopos constatou que algumas informações solicitadas pelo E. Terceiro Conselho de Contribuintes não haviam sido prestadas, desta feita, expediu novo ofício ao Coordenador-Geral de Transportes Marítimos do Departamento de Marinha Mercante, sob o n.º 023/02 GAB/ALF/VCP (fls. 227).

Destarte, através do Ofício n.º 127/ANTAQ (fls. 230) a Superintendente de Navegação prestou as seguintes informações:

"1. O Acordo sobre Transporte Marítimo firmado entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos em 1972 recebeu o n.º 72/06291, número referente ao ofício que tratava do assunto, não tendo sido homologado pelo Congresso Nacional. O Acordo foi aprovado pela Resolução n.º 4093/1972 da extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM e revalidado por intermédio da Resolução n.º 4459/1974, com validade por todo o período durante o qual viessem a perdurar os Acordos de rateio de cargas.

2. Em janeiro de 1974, o Governo dos Estados Unidos encaminhou carta concordando com a proposta brasileira de validar o Acordo até 31 de dezembro de 1977, o que foi registrado pelo processo SUNAMAM 02114/1974. As demais revalidações foram efetuadas através de trocas de cartas e notas diplomáticas, sucessivamente, até a assinatura do novo Acordo, em 20 de outubro de 1999.

3. No que se refere ao período específico compreendido entre os anos de 1993 e 1996, tivemos nova assinatura de Acordo em 21 de julho de 1993, válido por 18 meses, findo os quais foi novamente prorrogado até 20 de julho de 1995, através das notas verbais n.º 195 do Governo dos Estados Unidos e n.º 127 do Governo brasileiro.

Em 23 de julho de 1995 foi assinado um "Memorando de Entendimento" que prorrogava o Acordo por mais três anos mas,

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.272
ACÓRDÃO Nº : 303-30.629

em 31 de maio de 1996, foi novamente assinado Acordo estendendo o prazo por mais três anos a contar daquela data.

Desta forma, as importações brasileiras procedentes dos Estados Unidos, usufruindo de qualquer tipo de benefício governamental, estariam isentas da necessidade de apresentação do certificado de liberação de carga desde que seu transporte tivesse sido efetuado em navio operador por armador brasileiro ou americano.

4. Ao longo de todo período em referência, todas as empresas brasileiras e americanas existentes estavam autorizadas a operar no tráfego sem que para tal houvesse necessidade de nomeação formal. Ocorre, contudo, que as principais empresas que atuavam naquele momento eram a Crowley American Transport, conforme citado na carta encaminhada por V. Sa., e a Sealand por conta das Conferências de Fretes existentes à época.

Anexo, encaminho cópia dos documentos que comprovam a troca de correspondências entre os Governos dos Estados Unidos e do Brasil.”

Concluída a Diligência, os presentes autos retornaram à Terceira Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes para apreciação e julgamento.

É o relatório.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUÍNTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.272
ACÓRDÃO Nº : 303-30.629

VOTO

Primeiramente, cabe ressaltar que a regra de proteção ao navio de bandeira brasileira, consideradas as exceções e ressalvas das normas atinentes, visa a 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.

Noto entretanto, em face dos pertinentes esclarecimentos oferecidos à fl. 225 pelo Departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes, bem como às fls. 230/231, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que o Acordo nº 72/06291, firmado entre os Governos do Brasil e Estados Unidos da América em 1972 e cujo prazo de "vigência foi sucessivamente prorrogado até 1999, pode se sobrepor à legislação ordinária que rege a cobrança do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI.

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, disposto que favores governamentais são os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira, concedidos pelo Governo Federal.

O mesmo Decreto-lei nº 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.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO N° : 120.272
ACÓRDÃO N° : 303-30.629

O artigo 217 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto n° 91.030/85, e seus incisos e parágrafos, regulamentando o art. 2° do Decreto-lei 666/69 e 4° do Decreto-lei 29/66, dispõem:

“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 : 120.272
ACÓRDÃO Nº : 303-30.629

“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 as mercadorias transportadas pelos navios “SEA MERCHANT”, “SEA LION” e “SEA FOX” do Armador CROWLEY AMERICAN TRANSPORT INC faz jus à isenção concedida, senão vejamos o que diz o fax’s n.ºs 301, 302, 303, e 304/98 da Coordenação-Geral de Transporte Marítimo (fls. 143, 145, 147 e 149):

“REF. SEU FAX DATADO DE 30/03/98, INFORMAMOS QUE A RENOVAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTES MARÍTIMOS BRASIL/ESTADOS UNIDOS – “EQUAL ACCESS” FOI ASSINADO EM 31/05/96 EM CERIMÔNIA REALIZADA NO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES EM WASHINGTON E PERMANECERÁ EM VIGOR POR UM PERÍODO DE TRÊS ANOS.

COM RELAÇÃO À SOLICITAÇÃO DE LIBERAÇÃO DE CARGA, EM NOME DESTA EMPRESA, INFORMAMOS QUE FACE AO ESTABELECIDO NO PARÁGRAFO ACIMA, AS CARGAS QUE GOZAM DE BENEFÍCIOS DE ORDEM FISCAL, CAMBIAL OU FINANCEIRA CONCEDIDOS PELO GOVERNO FEDERAL, CONFORME PREVISTO NO DECRETO-LEI Nº 666/69 ALTERADO PELO DECRETO-LEI 687/69, QUANDO PROCEDENTES DOS EUA, PODERÃO SER TRANSPORTADAS POR NAVIOS DE BANDEIRA BRASILEIRA OU AMERICANA, DEVENDO O CONHECIMENTO DE EMBARQUE SER EMITIDO POR ARMADORES DESSES PAÍSES.

NESSE CASO ESPECÍFICO, DE ACORDO COM INFORMAÇÕES DO MARAD-MARITIME ADMINISTRATION, A CROWLEY AMERICAN TRANSPORT INC., É EMPRESA NORTE AMERICANA OPERANDO NO TRADE BRASIL/ESTADOS UNIDOS, NÃO HAVENDO NECESSIDADE DE EMISSÃO DE CERTIFICADO DE LIBERAÇÃO DE CARGA POR ESTE DMM.”

E mais. Às fls. 201 está anexada carta da CROWLEY AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA., informando que:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.272
ACÓRDÃO Nº : 303-30.629

“Na qualidade de Agentes Gerais da sociedade estrangeira “CROWLEY AMERICAN TRANSPORT, INC.”, cuja sede e foro fica em Jacksonville – Estado da Flórida – Estados Unidos da América, portanto constituída sob as leis desse Estado. Declaramos para os devidos fins e efeitos legais de direito a fim de interessar a quem possa que os navios denominados: Sea Fox, Sea Lion e Sea Merchant, estavam sendo operados pela citada Transportadora, no tráfego Brasil / Estados Unidos no período de janeiro de 1993 a dezembro de 1995.”

Em relação aos embarques realizados no navio “Zim Santos”, a resposta da Coordenação-Geral de Transportes Marítimos – CGTMAR (fls. 153) não corrobora com o convencimento judicante, uma vez que declara a impossibilidade de prestar informação em face de ter transcorrido mais de doze meses da data do embarque.

O benefício genérico deve, inexoravelmente, atender ao princípio constitucional da igualdade, pois foi instituído para alcançar a todos que se enquadrem no tipo legal previsto para usufruir do benefício. Assim, ao contribuinte deve ser oferecida igualdade de condições, ainda que a mercadoria pretendida tenha origem no exterior.

Como nos ensina o Mestre Hugo de Brito Machado, ex-Juiz do Tribunal Regional Federal da 5ª Região, *in* “Curso de Direito Tributário, 11ª edição, Ed. Malheiros, pág. 184:

“A isonomia, ou igualdade de todos na lei e perante a lei, é um princípio universal de Justiça. Na verdade, um estudo profundo do assunto nos levará certamente à conclusão de que o isonômico é o justo.

...

A algumas desigualdades factuais não pode o legislador emprestar relevância jurídica, em face de expressa proibição constitucional, como é o caso, por exemplo, do sexo (art. 5º, I). Outras desigualdades factuais, porém, funcionam como critério de desigualdade jurídica por imposição constitucional, como é o caso, por exemplo, da riqueza.

Em matéria tributária, mais do que em qualquer outra, tem relevo a idéia de igualdade no sentido de proporcionalidade. Seria verdadeiramente absurdo pretender-se que todos pagassem o mesmo tributo. Assim, no campo da tributação o princípio da isonomia às

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA

RECURSO Nº : 120.272
ACÓRDÃO Nº : 303-30.629

vezes parece confundir-se com o princípio da capacidade contributiva.

Constitui, assim, um problema dos mais sérios, sobre o qual se têm debruçado financistas e juristas os mais destacados, a questão da denominada tributação extra fiscal em face do princípio da capacidade contributiva. Se a igualdade a ser considerada, para fins tributários, é apenas a capacidade para pagar o tributo, não há como deixar de considerar violadora do princípio da isonomia a norma que concede uma isenção, ou outro incentivo fiscal, sem levar em conta a capacidade contributiva.”

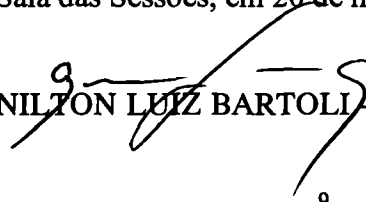
No caso em tela, o princípio da isonomia e da igualdade foi respeitado pois visou à isenção genérica.

Assim, não pode o contribuinte ser tratado diferentemente, só porque importou a mercadoria por navio de bandeira estrangeira, pois neste caso a isenção buscou tratar de outro bem maior, qual seja, a modernização do parque nacional.

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-discriminatório 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.

Deste modo, de um lado, estando comprovado nos autos que os Navios Sea Merchant, Sea Lion e Sea Fox, apesar de serem de bandeira Liberiana estavam **afretados a empresa americana**, na forma prevista no **ACORDO SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE O GOVERNO BRASILEIRO E O AMERICANO**, e, de outro lado, havendo a ausência de prova em relação a nacionalidade do Navio Zim Santos e de seu armador, voto para DAR PROVIMENTO PARCIAL ao recurso ora em julgamento para manter a exigência fiscal apenas sobre as importações relativas as DI's 121.430 e 131.432.

Sala das Sessões, em 20 de março de 2003


NILTON LUIZ BARTOLI Relator



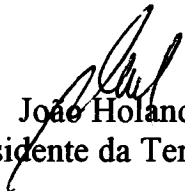
**MINISTÉRIO DA FAZENDA
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
TERCEIRA CÂMARA**

Processo nº: 10830.001329/98-74
Recurso n.º: 120.272

TERMO DE INTIMAÇÃO

Em cumprimento ao disposto no parágrafo 2º do artigo 44 do Regimento Interno dos Conselhos de Contribuintes, fica o Sr. Procurador Representante da Fazenda Nacional junto à Terceira Câmara, intimado a tomar ciência do Acórdão n.º 303.30.629

Brasília- DF 19 de maio de 2003


João Holanda Costa
Presidente da Terceira Câmara

Ciente em:

16/12/2003

LEONARDO FELIPE GUANO
PFN/DF