



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES  
PRIMEIRA CÂMARA

Sessão de 05 de julho de 19 89

ACORDÃO N.º - .....

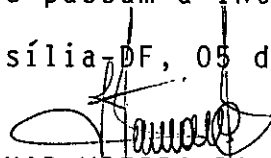
Recurso n.º **110.627** - Processo nº **10.845-007.596/87-61.**  
Recorrente **OCEAN BULK TRANSPORT CORPORATION. Repres. por QUIMAR**  
Recorrid **AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.**  
**DRF - SANTOS - SP.**

R E S O L U Ç Ã O N.º 301-398

Vistos, relatados e discutidos os presente s autos,

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

Brasília-DF, 05 de julho de 1989.

  
ITAMAR VIEIRA DA COSTA - Presidente.

  
FAUSTO FREITAS DE CASTRO NETO - Relator.

  
ELSO DO COUTO E SILVA - Proc. da Fazenda Nacional.

VISTO EM  
SESSÃO DE:

participaram, ainda, do presente julgamento, os seguin  
tes Conselheiros:

JOÃO HOLANDA COSTA, JOSÉ MARIA DE MELO, MARIA LUCIA SILVA CASTELO  
BRANCO, ROSA MARTA MAGALHÃES DE OLIVEIRA, WLADEMIR CLOVIS MOREIRA e  
ROBERTO VELLOSO, Suplente do Cons. HAMILTON DE SÁ DANTAS, ausente  
justificadamente.

MF - TERCEIRO CONSELHO DE CONTRIBUINTES.

RECURSO Nº 110.627

RECORRENTE: OCEAN BULK TRANSPORT CORP. Rép. por: QUIMAR AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.

RECORRIDA : DRF - SANTOS - SP.

RELATOR : FAUSTO FREITAS DE CASTRO NETO.

## R E L A T Ó R I O

Adoto o que informa a decisão, nos seguintes termos:

### 1. O fato: Conferência Final de Manifesto.

A empresa acima qualificada foi autuada pela fiscalização aduaneira conforme auto de infração de fls. 01 alterado pelo aditivo de fls. 66.

### 2. A defesa apresentada.

As fls. 33/37 a autuada apresentou a sua defesa. Comprovou o erro ocorrido nos cálculos da fiscalização. Enfatizou que os índices de quebras encontrados são aqueles tecnicamente chamados de inevitáveis e normais e não estão considerados nos Atos Legais da SRF. Citou o caso do ácido ortofosfórico, suas quebras em relação aos Atos Legais da SRF, e a posição do 3º Conselho de Contribuintes. Analisou os detalhes das quebras para mostrar que se trata de um caso de força maior, que, somado a outros fatores que influem nesse índice inevitável, contribui para isentar a responsabilidade do transportador, nos termos do art. 480 do R.A.

### 3. A contestação da defesa pela fiscalização.

As alegações apresentadas pela autuada em sua impugnação são parcialmente procedentes pelas razões que passamos a relatar:

a) com referência aos cálculos, houve engano na soma da tonelagem faltante. Foi acumulada a falta de Fosfato de Amônio, item 31.05.01.01 com 221.623 Kg, com a falta de Fosfato de Cálcio natural, item 25.10.01.01 com 121.772 Kg que totalizava 343.394 Kg;

b) conforme dispõe a I.N. 12/76, "as diminuições verificadas em mercadorias a granel, por via marítima, entre o peso manifestado e o peso apurado após a descarga, não superiores a 5%, excluem a responsabilidade do transportador para o efeito de aplicação do disposto no art. 106, inciso II, alínea "c" do DL 37/66.

*12/76*

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Contudo aquele ato normativo não cogita isentar o transportador do pagamento do Imposto de Importação por tal evento. Ele limita a tolerância em 5% somente para aplicação da multa.

Anexado às fls. 66 e 67 Termo Aditivo e cálculo de demonstrativo.

O processo foi julgado por decisão assim ementada:

"Conferência Final de Manifesto. Definido o parâmetro de perda dentro dos limites legais, a responsabilidade pelo recolhimento do imposto, é do transportador.

AÇÃO FISCAL PROCEDENTE EM PARTE."

No prazo legal a Recorrente interpôs o seu recurso de fls. 77/84, alegando como preliminar ILEGITIMIDADE DE PARTE "ad causam", vez que, como assevera, "jamais agenciou ou representou interesses dessa firma estrangeira, pelo que requer sua exclusão do processo.

No mérito, insiste em sua tese de que a própria legislação fiscal admite quebras em índices superiores a apenas 1% por que quanto à multa, dispensa-a se a quebra até 5% do manifestado.

Invoca, ainda, em abono de sua tese as disposições do Código Comercial, arts. 617 e 711, incisos VII e VIII que reconhecem percentuais maiores para essas perdas.

Requer, por fim, diligência ao INT para se provar tecnicamente a ocorrência de quebras em índices superiores ao da legislação em causa para os produtos em questão.

Cabe ainda aduzir ao relatório o esclarecimento de que o navio em questão "AZURRA", da OCEAN BULK TRANSPORT CORPORATION, foi, pelo documento de fls. 10, com autorização da SUNAMAM, afretado pela FROTA OCEÂNICA BRASILEIRA S.A. para uma viagem de transporte de carga de 22.000 TM de fertilizantes de Tanya (EUA) para área do Rio de Janeiro/Rio Grande, sendo que o B/L de fls. 11, certifica que o navio está navegando sob bandeira brasileira na conformidade da autorização da SUNAMAM..."

É O RELATÓRIO. *Ruby*

V O T O

Inicialmente, deve ser examinada a preliminar levanta da pela Recorrente somente por ocasião da interposição do seu recurso de ilegitimidade de parte, vez que "o lançamento tributário é dirigido contra a firma OCEAN BUCK TRANSPORT CORPORATION (vide auto de infração) que seria representada neste porto pela ora dependente, QUIMAR AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.

É preliminar que deveria ter sido levantada desde a impugnação, mas como se trata de nulidade absoluta, ao julgador compete dela tomar conhecimento, mesmo que não fosse arguída pela parte, que é o que faço. Ora, o já referido documento de fls. 10, prova que celebrado um contrato de locação um navio pela empresa Frota Oceânica Brasileira, para uma viagem para a área do Rio de Janeiro, Rio Grande, ou seja, firmado o contrato designado por "time charter".

J.C. Sampaio Lacerda, in "Curso de Direito Privado da Navegação - Direito Marítimo" Vol. 1, Livraria Frulus Bastos S.A. 1969 à fls. 177 diz:

"Em certas ocasiões pode o armador (proprietário, locatário ou caixa) ceder o uso do navio a outrem por certo tempo, já devidamente armado e equipado. Se tal se verifica, há o contrato conhecido pela designação de "time charter", também impropriamente incluído entre uma das formas de fretamento (2), embora apresente tipo especial, uma vez que está incluído no contrato o serviço da tripulação... O serviço da tripulação constitui mero acessório ao contrato principal de locação de coisa, a qual a do navio..."

E repisa:

"E pois o "time charter" um contrato de natureza especial, misto de locação de coisa e de serviços, se bem deva ser regulado, na falta de regulamentação própria, pelas normas concernentes à locação de coisa, de vez que como se disse acima, esse é o contrato principal, compondo o de locação de serviços lugar simplesmente acessório..."

E, afinal estabelece a diferença entre fretamento e "time charter".

"O fretamento pode, é verdade, assumir duas modalidades: total ou parcial. Quando o fretamento é total, verifica-se

*D. S.*

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

que o navio será utilizado para transportar mercadorias de um afretador apenas... Distingue-se, contudo perfeitamente do "time charter" porque no fretamento houve parte do fretador (armador ou não) e a obrigação de transportar um determinado navio (ou ainda um tal condição) a carga do afretador. No "time charter", como já se disse, aquele que cede o uso do navio a outrem é sempre um armador, não tendo obrigação alguma de transporte, apenas responsabilizando-se pelo serviço da equipagem, a ela vinculada pelo contrato de ajuste e pelo provimento de tudo quanto necessário a expedição marítima... (Meus os destaques).

Reconhecendo como reconheço que o documento de fls.10 autoriza a elaboração de um contrato que pelas suas características é conceituado como de "time charter", ou seja um contrato de locação de coisa, no caso, o navio e, acessóriamente de serviços da tripulação formada pelo locador armador e que este não assume obrigação alguma de transporte, como os ensinamentos acima transcritos enfatiza, o transportador, no caso, seria locatário, a FROTA OCEÂNICA BRASILEIRA S.A.

No entanto, para com pleno conhecimento poder se dirimir a preliminar levantada que implica a possível nulidade absoluta do processo por ilegitimidade da parte, voto por converter o julgamento em diligência a repartição de origem para que esta:

- a) intime a FROTA OCEÂNICA BRASILEIRA S.A. para que junte ao processo cópia do contrato que firmou com a OCEAN BUCK TRANSPORT CORPORATION devidamente autorizada pela SUNAMAM pelo documento de fls. 10;
- b) anexar ao processo cópia dos instrumentos das procurações outorgadas a QUIMAR AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. por OCEAN BUCK TRANSPORT CORPORATION e FROTA OCEÂNICA BRASILEIRA S.A.

Sala das Sessões, 05 de julho de 1989.

*Fausto de Freitas Castro Neto*  
FAUSTO FREITAS DE CASTRO NETO - Relator.