

USUPORT

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

Nota Técnica nº 01/2020

A THC NA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 34/2019 – ANTAQ

Janeiro de 2020

Esta Nota Técnica não reflete, necessariamente, o posicionamento da Associação.

NOTA TÉCNICA 01/2020**A THC NA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 34/2019 – ANTAQ****Escopo**

Analisar o serviço prestado por terminal de contêiner, THC – *Terminal Handling Charges*, de acordo com a Resolução Normativa Nº 34 - Antaq, de 19 de agosto de 2019¹, em relação ao seu principal fator de formação de custos para a movimentação do contêiner na área do terminal. É abordado o dispêndio de energia para que uma força execute o deslocamento de contêiner, que resulta no Trabalho inerente à prestação do serviço, nos termos da Física.

Análise

A Resolução Normativa nº 34/2019 da Antaq, de agora em diante denominada RN34, teve como objetivo aprovar “a Norma que Estabelece Parâmetros Regulatórios a Serem Observados na Prestação dos Serviços de Movimentação e Armazenagem de Contêineres e Volumes nas Instalações Portuárias”. Assim, com referência ao serviço denominado de THC, a norma estabeleceu:

Art. 2º X - Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC): preço cobrado pelos serviços de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação;

Portanto, a norma conceituou dois serviços:

- o “THC de exportação” que abrange a movimentação do contêiner do portão ao costado da embarcação;

¹ Publicada no DOU em 21/08/2019, Edição 161, seção 1, pág. 49.

- o “THC de importação”², no sentido contrário ao anterior, do costado do navio à pilha.

A THC é o serviço previsível para a movimentação de contêiner em qualquer terminal. A RN34 inova com a criação da “THC *export*” e da “THC *import*”, diferentemente de toda a prática internacional, que é um único serviço para os dois sentidos de comércio. Contraditoriamente, a Antaq utiliza o mesmo termo consagrado em todos os portos do mundo, THC, para definir na norma os dois serviços de abrangências diferentes.

A análise aqui proposta consiste em identificar o(s) trabalho(s), no conceito da Física, na movimentação de contêiner dentro do serviço objeto deste estudo, para avaliar os dispêndios de energia que influenciam diretamente a composição dos custos da THC, mas sem os mensurar, uma vez que cada terminal possui características próprias, com formatos de áreas e dimensões distintas.

Na Física³, o Trabalho é uma medida da energia transferida pela aplicação de uma força ao longo de um deslocamento. No caso da THC, a movimentação de contêiner é o resultado do trabalho, pela aplicação de força de equipamentos instalados no pátio do terminal, que fazem o contêiner se deslocar⁴.

² Para simplificar no texto, passou-se a denominar THC export e THC import.

³ Trabalho no conceito de física: força aplicada em um corpo realiza um trabalho quando produz um deslocamento no corpo. Trabalho é uma grandeza física relacionada à transferência de energia devido à atuação de uma força. Realizamos um trabalho quando aplicamos uma força em um corpo e este sofre um deslocamento. A energia é definida como a capacidade de produzir trabalho, ou seja, um corpo só é capaz de realizar um trabalho se possuir energia. Para melhor entendimento, uma fórmula simples de Trabalho é $T = F \times D \times \cos(\alpha)$, onde F = força (em Newton), D = deslocamento (em metros) e α = ângulo entre o vetor de força e a direção do movimento.

Fontes: <https://www.todamateria.com.br/trabalho-na-fisica/> e Wikipedia.

⁴ Aqui não se mensura o vetor deslocamento, porém vale registrar que, no caso do horizontal, cada terminal possui seu próprio desenho área e no vertical é praticamente igual a todos o deslocamento vertical **para ou da pilha** de contêineres. Contudo, o objetivo do estudo é apenas a identificação dos trabalhos realizados para a movimentação do contêiner no terminal.

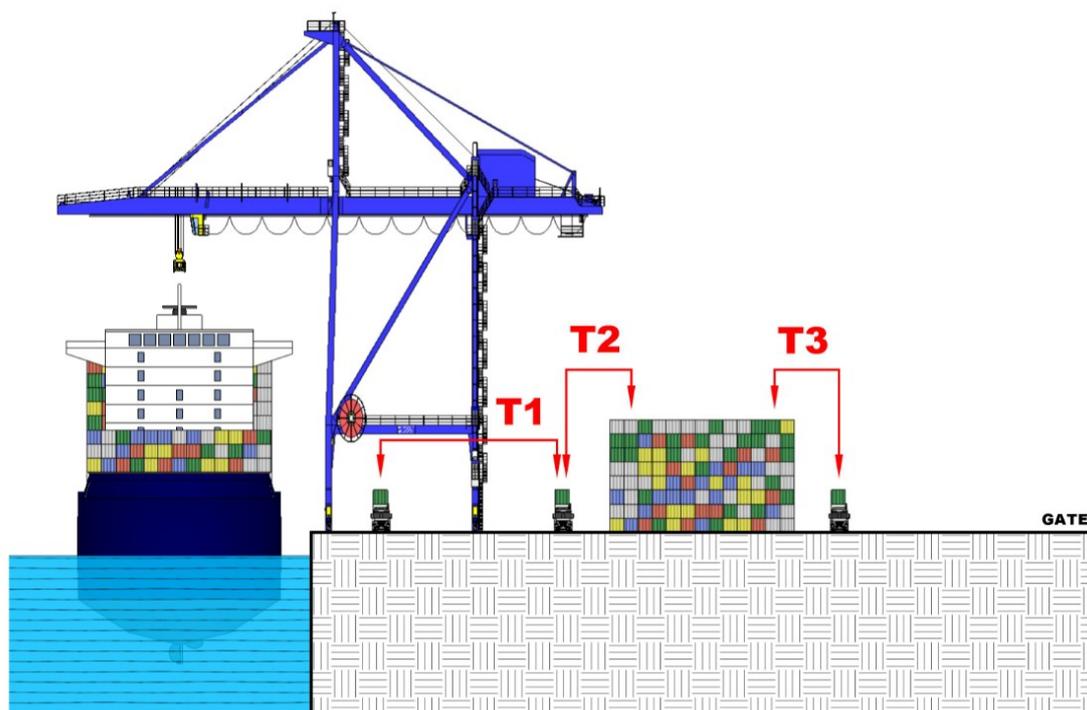
Para as movimentações, entre o costado do navio e o portão e vice-versa, o terminal utiliza os seguintes equipamentos para realizar deslocamentos:

- Horizontais - **carretas**;
- Verticais e horizontais⁵ - os pórticos denominados Transtêiner ou **RTG** (*rubber tyred gantry*) ou empilhadeiras de contêiner denominadas **reach stackers**.

Estes equipamentos despendem energia, aplicando força para deslocar os contêineres, realizando os Trabalhos.

Para melhor entendimento, vamos utilizar a visualização do diagrama na figura anexa.

DIAGRAMA DA THC EM TERMINAL DE CONTÊINER



O diagrama expressa o modo padrão da movimentação de contêiner em um terminal. No descarregamento do navio, as carretas do terminal funcionam

⁵ Neste caso, horizontais em curtas distâncias, uma vez que esses equipamentos são utilizados predominantemente, para deslocamentos verticais.

como um “carrossel” em círculos contínuos entre o costado do navio, embaixo do portêiner, até junto às pilhas quando encontra o RTG ou *reach stacker* para deslocar o contêiner da carreta até a pilha; depois, este mesmo equipamento retira o contêiner da pilha e o coloca na carreta do dono da carga. No carregamento do navio, o sentido é inverso.

Identificação de 3 trabalhos no “THC *export*”:

- **T3** – o RTG ou *reach stacker* retira o contêiner da carreta do dono da carga e o coloca na pilha.
- **T2** – o contêiner é retirado da pilha pelo RTG ou *reachstacker* e colocado na carreta do terminal;
- **T1** – a carreta do terminal com o contêiner se desloca junto à pilha vertical para o costado do navio.

Identificação de 2 trabalhos no “THC *import*”:

- **T1** – a carreta do terminal desloca o contêiner do costado do navio para junto à pilha;
- **T2** – o RTG ou *reach stacker* retira o contêiner da carreta e o coloca na pilha.

Indiscutivelmente, os trabalhos T1, T2 e T3 acontecem, são precisos e podem ser medidos em cada terminal de contêiner.

Portanto, em relação ao deslocamento de massa, o trabalho realizado no “THC *import*” é menor que o trabalho no “THC *export*”, com menor gasto de energia, uma vez que não é realizado o trabalho **T3**.

Entretanto, a norma ainda estabelece o serviço de “Segregação e Entrega de contêineres”:

“Art. 2º IX - Serviço de Segregação e Entrega de contêineres - SSE: preço cobrado, na importação, pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário, pelo gerenciamento de riscos de cargas perigosas, pelo cadastramento de

empresas ou pessoas, pela permanência de veículos para retirada, pela liberação de documentos ou circulação de prepostos, pela remoção da carga da pilha na ordem ou na disposição em que se encontra e pelo posicionamento da carga no veículo do importador ou do seu representante;”

Identificação de 1 trabalho do SSE:

- **T3** – o RTG ou *reach stacker* retira o contêiner da pilha e o coloca na carreta do dono da carga.

No item IX do Art. 2º consta que “... serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário, ...” é executado pelo terminal de contêiner. Entretanto, o serviço de deslocamento horizontal do contêiner entre a pilha e portão é executado, exclusivamente, pela carreta do dono da carga, que a recolhe no terminal.

Na definição que consta do item IX do Art. 2 da RN34, ainda são incluídas as seguintes tarefas: “gerenciamento de risco de cargas perigosas, cadastramento de empresas ou pessoas, permanência de veículos para retirada, pela liberação de documentos ou circulação de prepostos, remoção da carga da pilha na ordem ou na disposição em que se encontra e posicionamento da carga no veículo do importador ou do seu representante.”

Entretanto, todas estas tarefas são inerentes à gestão do terminal, seja na importação ou exportação de cargas containerizadas e não especificamente às destinadas à importação de contêiner somente na etapa caracterizada no item IX do Art. 2º da RN34.

A segregação e posicionamento do contêiner é realizado por sistema de TI⁶ (*software*), tanto na recepção como na entrega, facilitando a gestão do

⁶TI - Tecnologia de Informação - existem diversos softwares ofertados no mercado para planos de carga e otimização de pátios de contêiner, também, com integração a outros sistemas.

terminal. O *software* posiciona e reposiciona os contêineres nas pilhas e baias⁷ de forma otimizada, com o objetivo de gastar menos energia através dos seus equipamentos, tanto na exportação como na importação, ou seja, na recepção ou entrega de contêiner. Também, evita remanejamentos e diminui o tempo de arrumação do contêiner, reduzindo os custos do terminal. Não existe trabalho adicional para se efetuar a entrega, uma vez que é o *software* que determina o caminho percorrido pelo contêiner e seu respectivo posicionamento em todas as circunstâncias, seja na escolha do bloco, pilha ou posição vertical. Ao adotar um sistema racional de otimizar a arrumação de contêiner nas pilhas verticais, o terminal opta por um processo de gestão que beneficia ele próprio. Em terminais pequenos e pouco automatizados essa função é realizada de modo não automático por um profissional conhecido como *planner*.

Considerações finais:

O THC é reconhecido no mundo⁸ como um serviço único, previsível e indivisível, portanto, não deve ser fatiado como acontece nos terminais

⁷ Também chamado de blocos ou seções.

⁸Parecer SEI nº 37/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF 47. No âmbito da União Europeia, segundo o Jornal Oficial das Comunidades Europeias, versão em português de Portugal, sobre Decisão da Comissão das Comunidades Europeias, relativa ao processo de aplicação do artigo 81 do Tratado da CE sobre o '*Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement*' (FETTCSA):

Taxa de movimentação no terminal (THC): '(128) A THC é uma taxa cobrada pelo transportador para cobrir determinados custos que esse transportador incorre no porto, incluindo a recepção e a entrega de um contentor, a sua inspeção, o transporte do contentor dentro da área portuária e a manipulação para dentro ou fora do navio...'

48. No mesmo sentido posiciona-se a COMISSÃO EUROPEIA PARA CONCORRÊNCIA (European Commission), em estudo intitulado '*Terminal Handling Charges during and after the liner conference era*', no bojo do qual se analisou a THC como sendo devida pela movimentação do **portão do terminal ao bordo (convés/porão) da embarcação e vice-versa**, conforme se lê:

'Taxas de movimentação no terminal (THC) são, efetivamente, taxas cobradas pelas linhas de navegação para ressarcir-se junto aos embarcadores ou empresas de navegação os custos de pagar aos terminais de contêineres pelos serviços de carga e descarga dos cofres de carga e outros custos relacionados assumidos pelos armadores/empresas de navegação no porto de origem e/ou no porto de destino. (...) THCs são definidas pelas empresas de navegação/embarcadores como cobranças acessórias. Elas não são consideradas sobretaxas. Elas representam o adicional de custos associados com a movimentação de contêineres, isto é, são acessórias aos serviços prestados pelas linhas de frete.'

brasileiros, uma vez que destoa das práticas comerciais, confundindo os agentes econômicos do comércio internacional, sendo incompreensível a adoção de conceitos diferentes na norma da Antaq.

Convém mencionar que na União Europeia o serviço do THC abrange o deslocamento do contêiner do porão do navio ao portão e vice-versa, sendo identificados quatro trabalhos básicos, diferente dos conceitos mais restritos estabelecidos na RN34, que criou o “THC *export*” com três trabalho e o “THC *import*” com dois trabalhos, o que leva a confundir os agentes econômicos, sobretudo, os compradores e vendedores, que utilizam os Incoterms⁹ em praticamente 100% das suas transações comerciais.

É imperioso que o Brasil adote o conceito de THC similar ao da maioria dos países, sobretudo, quando foi firmado o acordo Mercosul-União Europeia e outros que já estão em curso. Se isto não for feito, o Brasil perderá uma relevante janela de oportunidades, dificultando o acesso a novos mercados, principalmente, de todas as empresas exportadoras e importadoras.

Para ser claro, antes do processo de containerização, o embarcador pagava uma parte (ou todos) os custos de carregar e estivar suas cargas a bordo de um navio. Normalmente, o terminal operador (pela estiva) era pago por receber a carga no cais e movê-la abaixo da murada do navio. Com a containerização, tal procedimento não foi mais seguido e os operadores de terminais passaram a cobrar dos transportadores marítimos todos os custos envolvidos na transferência das cargas do portão do terminal até o devido embarque no navio e vice-versa".

49. A prática internacional e os entendimentos devidamente fundamentados da área técnica da Agência dão conta, portanto, que a *Terminal Handling Charge* corresponde ao valor cobrado, via preço, com vistas a remunerar todo o conjunto de movimentações prestadas aos contêineres 'em terra' e consubstancia, em suma, o preço, tomado por unidade de contêiner, destinado a garantir, adicionalmente ao frete marítimo, a prestação de serviços envolvidos na etapa de movimentação das cargas ao longo da zona portuária, desde o costado do navio até sua efetiva entrega ao destinatário mediato ou imediato, para efetiva saída da área ou terminal portuário.

⁹Os chamados Incoterms (International Commercial Terms/Termos Internacionais de Comércio) servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocos do exportador e do importador, estabelecendo um conjunto padronizado de definições e determinando regras e práticas neutras, como por exemplo: onde o exportador deve entregar a mercadoria, quem paga o frete, quem é o responsável pela contratação do seguro. Fonte: simplifique.gov.br

Terminais de contêiner totalmente automatizados já são uma realidade em vários portos do mundo, sem utilizar recursos humanos para operar diretamente seus equipamentos como portêiner, RTG e carreta. Esta automatização simplifica a operação básica do serviço THC e uniformiza seus custos e preços, exatamente, como o principal serviço, único e previsível.

A adoção de “fatiamento” do serviço THC, seja promovida pelos terminais de contêiner ou por norma da Antaq, é uma prática inadequada que atrasa e compromete o comércio internacional do país.

Conforme as descrições constantes na RN34 e aqui demonstradas pela quantidade de energia dispendida com os equipamentos, o serviço do “THC *export*” (no diagrama, T3+T2+T1) é igual ao serviço do “THC *import*” (T1+T2) mais o serviço denominado SSE (+T3).

Não há lógica para se impor o serviço de “segregação e entrega de contêiner” separado da THC.

Ficou constatado um erro grosseiro da Antaq na descrição do SSE na RN34, “... *serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário, ...*” que abrange o deslocamento horizontal do contêiner entre a pilha e o portão, que é realizado pela carreta do dono da carga.

Outro aspecto relevante na execução de trabalhos que a RN34 demonstra desconhecimento do processo de movimentação de contêiner do terminal é a definição do conceito de segregar contêineres para realizar a entrega como se fosse um trabalho adicional na importação. Nesta, são muito mais simples e rápidos os procedimentos de segregação ou agrupamento de contêineres com destinos em menor número, enquanto na exportação há uma maior complexidade e número de variáveis, já que se exige a segregação por navio, peso, porto, tamanho do contêiner, etc. Portanto, na importação a formação de custo pela execução de trabalhos é menor que na exportação, não se justificando preço adicional.

A entrega ou expedição do contêiner é, indiscutivelmente, uma obrigação abrangida pelo serviço THC. Se o terminal não entregar, o serviço não se completa e não é prestado, portanto, não deve ser pago. O terminal não pode reter a entrega da carga containerizada se o THC está pago.

Na cabotagem, o serviço denominado THC é o mesmo utilizado para o comércio internacional. A RN34 não considerou este fato.

No descarregamento de contêiner do navio, seja de cabotagem ou de importação, ainda existem situações da prática pouco frequente de entrega direta ao dono da carga no costado do navio, sem utilizar os trabalhos de colocação e retirada da pilha. Este serviço possui custo bem menor que o fixado na THC e não foi considerado na RN34.

Mesmo após a publicação da RN34, o preço do serviço do THC continua sendo cobrado de igual valor para serviços com trabalhos diferentes, “THC *export*” e “THC *import*”, sem obedecer à RN34. Restou comprovada pela própria RN34 da Antaq a duplicidade da cobrança de um mesmo serviço.

A Antaq, por sua vez, não exige dos transportadores marítimos, nem dos terminais de contêiner a aplicação de valores diferentes. Como não exige a aplicação de preços com os valores diferentes, a agência está sendo omissa, em prejuízo ao país.

A denominação SSE foi criada pelos terminais de contêiner para dar uma “roupagem nova”, de tal forma que parecesse de fato um serviço destacado da THC. O objetivo foi substituir a sigla THC2, consagrada há duas décadas, pela cobrança em duplicidade de um mesmo serviço, mas que continua exatamente igual, mesmo com a RN34, conforme demonstrado.

A RN34 foi uma revisão para aprimorar a Resolução nº 2389-ANTAQ de 2012 e não cumpriu seu objetivo de harmonizar os interesses entre os agentes

econômicos que prestam o serviço e seus tomadores, porque repetiu os mesmos vícios.

Como aqui demonstrado, a RN34 é uma norma mal fundamentada que tenta justificar a duplicidade da cobrança de um serviço, ficando evidenciado que as imperfeições ou erros constatados decorrem deste ato. A RN34 deve ser revista de forma clara, imediata e definitivamente, para se dar a correta definição da THC e fim à duplicidade da cobrança de parcela do serviço do THC, bem como acabar com os efeitos nocivos: insegurança jurídica para os usuários – sobretudo dos terminais cujo contrato de arrendamento proíbe a cobrança em duplicidade¹⁰ – majoração artificial de custos portuários, não conformidade internacional e, não menos importante, a concorrência desleal no mercado de armazenagem alfandegada de cargas containerizadas.

Salvador, 30 de janeiro de 2020.

Paulo Roberto Batista Villa

Engenheiro Civil - CREA nº 4685/D-BA

¹⁰ Esclarecimento: A Associação de Usuários dos Portos da Bahia - Usuport impetrou Mandado de Segurança, nº 0005225-20.2006.4.01.3300, e obteve sentença transitada em julgado confirmando que não deve ser pago o serviço em duplicidade da THC2, no Porto de Salvador.



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

ASSOCIADOS

Acrinor Acrilonitrila do Nordeste S.A.
Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia - Aiba
Associação Baiana dos Produtores de Algodão - Abapa
Associação dos Cafeicultores do Oeste da Bahia - Abacafé
Associação dos Produtores de Café da Bahia - Assocafé
Bahia Mineração S.A. – Bamin
Bdp Logística Integrada de Resíduos Ltda.
Bahia Pilots - Serviços de Praticagem da Baía de Todos os Santos Ltda.
Bracell Bahia Specialty Cellulose S.A.
BNL Movimentação de Cargas Ltda.
Bolsa de Mercadorias da Bahia.
Braskem S.A.
Carbonor S.A.
Centro de Comércio de Café da Bahia
Companhia de Ferro Ligas da Bahia - Ferbasa
Colomi Iron Mineração Ltda.
Companhia Empório de Armazéns Gerais Alfandegados
Tronox Pigmentos do Brasil S.A.
Deten Química S.A.
Dow Brasil Indústria e Comércio de Produtos Químicos Ltda.
Graftech Brasil Participações Ltda.
Kordsa Brasil S.A.
Logic Soluções Logísticas Ltda.
Marimex Despachos, Transportes e Serviços Ltda
Martins & Medeiros Ltda.
Moraes de Castro Comércio e Importação de Produtos Químicos Ltda.
Omega Comissária de Serviços Aduaneiro LTDA.
Parapanema S.A.
Pontual Logística.
Proquigel Química S/A
RHI Magnesita Mineração S.A.
RHI Magnesita Refratários S.A.
Sindicato das Indústrias de Adubos e Corretivos Agrícolas do Nordeste - Siacan
Sindicato das Indústrias de Couro e Pele da Bahia – Sindcouro
Sindicato das Indústrias de Fibras Vegetais no Estado da Bahia - Sindifibras
Solid Energia Renovável S/A
Unigel Participações .
Unigel Plásticos S.A.