

**1. Quais as principais sobretaxas e extra-fretes que são pagos pela sua empresa?**

Inicialmente, cabe pontuar que a nomenclatura incidente sobre as despesas portuárias cobradas pelos armadores varia de acordo com a estratégia comercial do agente em questão, ainda que se trate do mesmo porto e/ou terminal de embarque/desembarque.

Levantamentos realizados pela Usupport junto aos associados indicam que as principais sobretaxas e extra-fretes são: THC/capatazia, ISPS Code, Taxa de Liberação do B/L, Taxa de Lacre, Taxa de Logística, Preparação de contêiner, assim como a Taxa de Proteção de Avarias (do inglês *Damage Protect Charge*). De acordo com o site da Hapag Lloyd, são cobradas, ainda, as taxas de 1) Correção de B/L, inclusive após prazos previstos no SISCOMEX-Carga; 2) Administração; 3) Por atraso de envio de draft; 4) Devolução de contêiner retirado para exportação e não utilizado; 5) Correção de temperatura; 6) Emissão de certificado; 7) VGM; 8) Utilização de gerador de energia (genset).

**2. Você considera as sobretaxas e extra-fretes citados na primeira pergunta juridicamente legais? Justifique.**

São juridicamente legais apenas os valores cobrados a título de remuneração da prestação do serviço de transporte marítimo (frete) adequado, o que implica a satisfação, entre outras, das condições de eficiência e modicidade das tarifas, nos termos da Lei nº 8.987/1995, do art.175 da Constituição Federal, mas também da Resolução Normativa ANTAQ nº 18/2017. Todavia, essas condições são desatendidas quando da inclusão de penduricalhos pelos armadores, sob a denominação equivocada de “taxas locais”, com a finalidade de angariar receitas extraordinárias.

As cobranças acima podem ser classificadas quanto à prestação de serviço e legalidade jurídica como (a) serviços reconhecidos, (b) serviços inexistentes e (c) e serviços inclusos no frete, segundo a ocorrência/inocorrência de fato gerador de serviço ou o caráter de cobrança em duplicidade, a saber:

<b>Cobrança</b>	<b>Descrição em inglês</b>	<b>Charge Code</b>	<b>Classificação</b>
THC/capatazia	THC	THC	Serviço reconhecido
ISPS Code	ISPS Code	XNO ou XNP	Serviço inexistente
Taxa de Liberação	B/L Fee	XNY ou XNY	Serviço incluso no frete

do B/L			
Taxa de Lacre	Sealing charge	SEC	Serviço incluso no frete
Preparação de contêiner	Container upgrades	XNC	Serviço incluso no frete
Taxa de Proteção de Avarias	Damage Protect Charge	Não consta em tabela	Serviço inexistente
Taxa de Logística	Equipment Logistic Fee	XOM ou XMY	Serviço inexistente
Taxa de Administração	Administration Fee Destination	XNG	Serviço inexistente
Atraso no envio do draft	Late S/I submission charge	XOA	Serviço inexistente
Correção do B/L	MTD amendment	XNX	Serviço reconhecido
Emissão de certificado	Issue certificates	XNV	Serviço incluso no frete
Verificação de massa bruta	Verified Gross Mass Fee (VGM)	VLS	Serviço incluso no frete
Utilização de gerador de energia	Usage of equipment XOD	Usage	Serviço incluso no frete
Correção de temperatura	Correction of temperature	XOF	Serviço incluso no frete

## 2.1 THC e Correção do B/L

Ainda que constitua a principal despesa portuária e seja cobrada, pelo armador, em teoria, a título de ressarcimento pelos débitos incorridos junto ao terminal de contêiner, a THC/capatazia é um valor extra-frete reconhecido pela existência de fato gerador, qual seja, o serviço da movimentação previsível de contêiner no terminal, desde o costado do navio ao portão e vice-versa, embora a Resolução Normativa 34 tenha alterado o conceito consagrado histórica e internacionalmente.

A ocorrência de serviço também é reconhecida em eventual necessidade de retificação do Conhecimento da Carga (B/L), pela imputação de custos extras, como é o caso da cobrança por correção do B/L.

## 2.2 ISPS Code

O Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) é uma iniciativa com o objetivo de estruturar, entre os países signatários da Convenção SOLAS, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), a avaliação de ameaças e definir ações de proteção apropriadas às embarcações e terminais portuários. Os esforços de cooperação internacional entre órgãos governamentais, administrações portuárias locais, transportadores marítimos e terminais portuários foram impulsionados após incidente do 11 setembro de 2001, nos EUA.

A cobrança de ISPS Code aos usuários do transporte marítimo não é juridicamente legal, posto que visa remunerar uma atividade que não constitui qualquer serviço prestado ao importador ou exportador. É incumbência do Estado a garantia da ordem e da segurança interna e externa, no território nacional, através do monopólio do poder de polícia de que dispõe; assim como é dever dos armadores, terminais e da gestão portuária, na garantia da prestação do serviço adequado, o atendimento às condições de segurança na execução das atividades, *sine qua non* à obtenção dos certificados da IMO.

De acordo com a Resolução Normativa ANTAQ nº 18/2017, os transportadores marítimos de longo curso e cabotagem, assim como os agentes intermediários, devem observar permanentemente, no que couber, as condições de segurança, como disposto no art. 3º, inciso IV: IV - segurança, caracterizada pelo cumprimento das práticas recomendadas de segurança do tráfego aquaviário, visando à preservação do meio ambiente e à integridade física e patrimonial dos usuários, da carga e das instalações portuárias utilizadas, bem como de quaisquer outras determinações, normas e regulamentos relativos à segurança expedidos pelas autoridades competentes ou por tratados, convenções e acordos internacionais de transporte marítimo ratificados pelo Brasil.

É um direito básico do usuário o recebimento do serviço adequado com observância aos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e modicidade, nos termos do art. 8º, inciso I do normativo suprarreferido. Por outro lado, cabe ao dono da carga pagar os valores referentes apenas aos serviços efetivamente prestados, operações e disponibilidades contratadas (art. 9º, inciso I).

### **2.3 Taxa de Proteção de Avarias (DPC)**

A taxa de proteção de avarias (Damage Protect Charge) é uma cobrança extra-frete indevida. O armador impõe o custo, por contêiner, ao usuário ante a possibilidade de sinistro envolvendo a caixa metálica, sem comprovar a inexistência de avarias anteriores com o adendo de que não há a devolução dos valores pagos quando confirmada a inocorrência do risco.

Em que pese o pagamento da cobrança em comento, os armadores voltam a cobrar dos usuários quando “observadas” avarias de forma arbitrária. Externamente, os sinistros são relatados ao usuário pelo terminal após inspeção. Entretanto, é na parte interna do contêiner que os armadores vêm impondo novas cobranças, naquele sentido. É o caso de situações como a lavagem química, quando o *depot* não aceita a lavagem simples e surgem inúmeros sinistros de difícil negociação e liberação.

Juridicamente ilegal, essa cobrança não corresponde à contraprestação de qualquer serviço e contradiz o disposto no princípio da modicidade na prestação do serviço adequado, cristalizado no art. 3º, inciso VII da RN18. Não há transparência quando da imposição de valores à rubrica em comento; quanto à inexistência de avarias internas e externas anteriores à operação de transporte contratada; tampouco o equilíbrio entre os custos e os supostos benefícios oferecidos aos usuários, haja vista a inocorrência de qualquer serviço e da devolução dos valores pagos após a entrega do contêiner em perfeito estado. Pelo contrário, frequentemente, recaem novas despesas para remunerar supostas avarias.

É um direito básico do usuário o recebimento do serviço adequado com observância aos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e modicidade, nos termos do art. 8º, inciso I do normativo suprarreferido. Por outro lado, cabe ao dono da carga pagar os valores referentes apenas aos serviços, operações e disponibilidades contratadas (art. 9º, inciso I).

### **2.4 Taxa de Liberação do B/L (Bill of Lading ou Conhecimento de Embarque)**

A dinâmica das operações de comércio exterior, que não podem fluir sem o referido documento, assim como o arcabouço oferecido pela tecnologia da informação (digitalização dos processos), comprovam que não há fundamentos para a cobrança de

uma atividade que constitui obrigação e responsabilidade do armador no fechamento do frete.

O conhecimento de embarque é o documento mais importante do comércio exterior, emitido pelo armador, por intermédio do comandante do navio ou da agência marítima que o representa e assina em seu nome. Trata-se da comprovação do recebimento, de transferência de posse e propriedade, bem como da obrigação de entrega da carga transportada.

De acordo com as alíneas b e c, inciso III, art. 3º da RN18, a observância às condições de eficiência na prestação do serviço adequado depende da adoção, pelos transportadores marítimos de longo curso e cabotagem, assim como dos agentes intermediários, de procedimentos operacionais que evitem perda, dano, extravio de cargas ou desperdícios de qualquer natureza, em razão da falta de método ou racionalização no seu desempenho; além da execução diligente de suas atividades operacionais, de modo a não interferir e minimizar a possibilidade de danos ou atrasos nas atividades realizadas por terceiros.

A entrega do Conhecimento de Embarque é obrigação inerente e indubitável do Transportador Marítimo contra o recebimento da mercadoria. Portanto, não constitui um serviço acessório discricionário. Sem o B/L, o importador ou exportador, que negociou e contratou o frete, fica à margem do processo do qual é agente fundamental, sobretudo diante do caráter imprescindível do documento nos trâmites de despacho e desembarço aduaneiros. Restariam a impossibilidade de retirada da mercadoria e penalidades junto à Autoridade Aduaneira local.

A digitalização dos processos permite a emissão e remessa do conhecimento de embarque – obrigação do armador – a quem de direito, sem a incidência de custos com circulação física de papéis entre os países onde ocorre a relação comercial, de modo que eventual cobrança atente o princípio da modicidade quanto à adoção de taxas em bases justas que reflitam custos da prestação e os benefícios oferecidos aos usuários.

É um direito básico do usuário o recebimento do serviço adequado com observância aos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e modicidade, nos termos do art. 8º, inciso I do normativo suprarreferido.

Por outro lado, cabe ao dono da carga pagar os valores referentes apenas aos serviços, operações e disponibilidades contratadas (art. 9º, inciso I).

### **2.5 Taxa de lacre**

Por questões de segurança e conformidade com as normas internacionais, o contêiner não pode ser transportado sem estar devidamente fechado, o que exige a utilização do lacre. Este deve ser entregue junto com o equipamento quando de sua retirada no *depot*, pelo usuário, e, portanto, incluso no frete. O princípio da eficiência que deve ser observado na prestação do serviço de transporte marítimo, como versa a RN18, pressupõe a adoção de procedimentos operacionais que evitem a perda, dano e extravios de carga tal como a utilização de lacre.

Além disso, segundo o normativo supracitado, os transportadores marítimos de longo curso e cabotagem, assim como os agentes intermediários, devem observar permanentemente, no que couber, as condições de segurança, como disposto no art. 3º, inciso IV: IV - segurança, caracterizada pelo cumprimento das práticas recomendadas de segurança do tráfego aquaviário, visando à preservação do meio ambiente e à integridade física e patrimonial dos usuários, da carga e das instalações portuárias utilizadas, bem como de quaisquer outras determinações, normas e regulamentos relativos à segurança expedidos pelas autoridades competentes ou por tratados, convenções e acordos internacionais de transporte marítimo ratificados pelo Brasil.

É um direito básico do usuário o recebimento do serviço adequado com observância aos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e modicidade, nos termos do art. 8º, inciso I do normativo suprarreferido. Por outro lado, cabe ao dono da carga pagar os valores referentes apenas aos serviços, operações e disponibilidades contratadas (art. 9º, inciso I).

### **2.6 Taxa de logística**

Essa cobrança está completamente inclusa no frete, posto que o transporte marítimo de mercadorias é um elo da cadeia logística com dinâmica operacional bem definida. A utilização de equipamentos para sua execução, qualquer que seja, não constitui serviço acessório discricionário.

A abusividade em comento vai de encontro ao disposto no inciso VII, art. 3º da RN18 que versa sobre modicidade na prestação do serviço adequado, quando se determina a adoção de preços, fretes, taxas e sobretaxas em bases justas, transparentes e não discriminatórias que reflitam o equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários.

É um direito básico do usuário o recebimento do serviço adequado com observância aos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e modicidade, nos termos do art. 8º, inciso I do normativo suprarreferido. Por outro lado, cabe ao dono da carga pagar os valores referentes apenas aos serviços, operações e disponibilidades contratadas (art. 9º, inciso I).

### **2.7 Preparação de contêiner**

É obrigação dos armadores o fornecimento de contêineres preparados e apropriados ao transporte da mercadoria sob sua responsabilidade. O pleno atendimento às especificidades de acondicionamento das cargas não constitui serviço acessório discricionário. Portanto, não há fundamentos para a cobrança de uma atividade que constitui obrigação e responsabilidade do armador no fechamento do frete.

Itens como “bar locks”, para cargas de maior valor agregado, “upgrade” ou categorias “premium” de contêiner, sobretudo para o transporte de alimentos, são totalmente abrangidos pelo frete contratado, pois todos equipamentos disponibilizados devem atender às melhores práticas, estarem compatíveis com as regulações aplicáveis, apresentar qualidade e condições ótimas de operação, o que inclui, entre outros, limpeza, ausência de odor e proteção contra umidade e contaminações.

A cobrança de rubricas para preparo e/ou utilização de contêineres diferenciados atenta contra o princípio generalidade que deve assegurar a oferta de serviços de forma indiscriminada e isonômica a todos os usuários ou cargas, com maior amplitude possível, uma vez que limita o acesso à qualidade aos agentes que possam incluir novas despesas.

A norma atinente ao assunto define que a observância do princípio da eficiência (art. 3º, inciso III e alíneas) na prestação do serviço adequado, pelos transportadores ou agentes intermediários, implica a adoção de procedimento operacionais que racionalizem o

desempenho do serviço contratado, buscando o melhor resultado possível e a melhoria contínua da qualidade e produtividade. A utilização de contêineres mais adequados vai ao encontro do princípio da atualidade (inciso V), que se caracteriza pela busca de modernização constante das técnicas, das embarcações, mas também dos equipamentos utilizados na prestação do serviço.

É um direito básico do usuário o recebimento do serviço adequado com observância aos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e modicidade, nos termos do art. 8º, inciso I do normativo suprarreferido. Por outro lado, cabe ao dono da carga pagar os valores referentes apenas aos serviços, operações e disponibilidades contratadas (art. 9º, inciso I).

### **2.8 Utilização de gerador de energia e correção de temperatura**

É obrigação dos armadores o fornecimento de energia, bem como o respectivo controle de temperatura, das mercadorias acondicionadas em contêineres refrigerados sob sua responsabilidade. O pleno atendimento às especificidades de acondicionamento das cargas não constitui serviço acessório discricionário. Portanto, não há fundamentos para a cobrança do serviço adicional “fatiado”, uma vez que no preço do frete para contêiner reefer já está incluso o fornecimento de energia, que é capacitada para cada embarcação.

É um direito básico do usuário o recebimento do serviço adequado com observância aos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e modicidade, nos termos do art. 8º, inciso I do normativo suprarreferido. Por outro lado, cabe ao dono da carga pagar os valores referentes apenas aos serviços, operações e disponibilidades contratadas (art. 9º, inciso I).

### **2.9 Verified Gross Mass (VGM)**

Assim como no caso do ISPS Code, a verificação de massa bruta ou pesagem certificada visa à conformidade do transporte marítimo às regras estabelecidas pela Organização Marítima Internacional. A cobrança do VGM aos usuários do transporte marítimo não é juridicamente legal, posto que visa remunerar uma atividade que não constitui qualquer serviço prestado ao importador ou exportador.

Trata-se da necessidade de adequação de procedimentos do armador ante a nova referência de pesagem, cujo intuito é o de aumentar a segurança dos navios e melhorar a



estabilidade da embarcação evitando o colapso das pilhas de contêineres. A pesagem de responsabilidade do embarcador é aquela que consta do conhecimento de embarque, cabendo ao armador, antes do embarque, a retificação/verificação do peso após processo de estufagem – inclui peso da mercadoria, material utilizado no acondicionamento e a tara do contêiner. Portanto, são atividades inerentes ao transporte do contêiner, cuja remuneração é o frete.

De acordo com a Resolução Normativa ANTAQ nº 18/2017, os transportadores marítimos de longo curso e cabotagem, assim como os agentes intermediários, devem observar permanentemente, no que couber, as condições de segurança, como disposto no art. 3º, inciso IV: IV - segurança, caracterizada pelo cumprimento das práticas recomendadas de segurança do tráfego aquaviário, visando à preservação do meio ambiente e à integridade física e patrimonial dos usuários, da carga e das instalações portuárias utilizadas, bem como de quaisquer outras determinações, normas e regulamentos relativos à segurança expedidos pelas autoridades competentes ou por tratados, convenções e acordos internacionais de transporte marítimo ratificados pelo Brasil.

A transferência do ônus de conformidade para os usuários desrespeita o princípio da modicidade, uma vez que a adoção dessa “taxa” não ocorre em bases justas e tampouco pode refletir o equilíbrio entre custos e benefícios oferecidos aos usuários posto que esses não são tomadores de serviço e beneficiários diretos da segurança das embarcações e instalações portuárias.

É um direito básico do usuário o recebimento do serviço adequado com observância aos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e modicidade, nos termos do art. 8º, inciso I do normativo suprarreferido. Por outro lado, cabe ao dono da carga pagar os valores referentes apenas aos serviços, operações e disponibilidades contratadas (art. 9º, inciso I).

### **3. Você considera as sobretaxas e extra-fretes citados na primeira pergunta não abusivos?**

Independentemente do valor cobrado, todas são abusivas e refletem a imposição de cláusulas unilaterais e de relações potestativas ilegais que maximizam, artificialmente, os custos suportados pelos usuários, assim como os lucros auferidos pelos armadores.

Isso ocorre porque os transportadores marítimos de longo curso, que não são outorgados ou autorizados, e os de cabotagem, que operam com reserva de mercado, se aproveitam do hiato e da omissão regulatória para cometerem abusos de posição de dominante sobre os donos de carga.

A abusividade em comento vai de encontro ao disposto no inciso VII, art. 3º da RN18 que versa sobre modicidade na prestação do serviço adequado, quando se determina a adoção de preços, fretes, taxas e sobretaxas em bases justas, transparentes e não discriminatórias que reflitam o equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários.

Mesmo o THC, despesa extra-frete com fato gerador, ainda que a Resolução Normativa ANTAQ nº 34/2019 defina que a cobrança deva ser feita a título de ressarcimento, pelas despesas incorridas junto ao terminal de contêiner, não há comprovação de que essa finalidade está sendo cumprida quando do pagamento pelos usuários ao armador. A ausência de comprovação dá margem para obtenção de valores superiores aos que foram pagos pela remuneração das facilidades portuárias contratadas, o que significa prática lesiva à ordem econômica e aumento arbitrário dos lucros, abusos de posição dominante perseguidos pela RN18 em seu art. 5º.

É um direito básico do usuário o recebimento do serviço adequado com observância aos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e modicidade, nos termos do art. 8º, inciso I do normativo suprarreferido. Por outro lado, cabe ao dono da carga pagar os valores referentes apenas aos serviços, operações e disponibilidades contratadas (art. 9º, inciso I).

**4. Tais sobretaxas e extra-fretes possuem relação direta ao serviço a que se referem? Justifique.**

Não, pois não há contraprestação de qualquer serviço ao usuário que acaba sendo responsável pela assunção das despesas. Constituem tão somente penduricalhos que visam o incremento de receita do armador, sobretudo o estrangeiro não regulado, mesmo em caso de mero cumprimento às conformidades de segurança internacional.

**5. Tais sobretaxas e extra-frete possuem clareza com relação à base de cálculo? Justifique.**

Não é dificilmente o terá. Para legitimar a cobrança da maioria das rubricas partir de cálculos, os armadores teriam de fabricar uma base de custos que está inclusa no frete marítimo. No que diz respeito aos valores cobrados a título de avarias, tanto ex ante quanto ex post, não há clareza na metodologia de cálculo para reversão dos supostos sinistros, restando demonstrada a discricionariedade da cobrança.

Percebe-se que muitas as sobretaxas são criadas para gerar receita em moeda nacional (real) e remunerar os agentes dos transportadores no Brasil, sem fazer câmbio de valor parcial do frete recebido em moeda estrangeira (dólar).

**6. Caso você considere que tais sobretaxas e extra-fretes não sejam transparentes em relação ao fato gerador, serviços a que se aplicam, base de cálculo e período de aplicação, quais ações poderiam ser tomadas para elevar a transparência? Justifique.**

A Antaq deve pacificar o entendimento de que as rubricas em comento estão abrangidas na remuneração do frete. Quanto à problemática das avarias, a agência deve criar disposição normativa sistematizando o que pode ou não ser considerado sinistro; além de painel eletrônico para o monitoramento da ocorrência de avarias (internas e externas), após realização de inspeção pelos terminais e *depots*, de todos os contêineres que entram e saem dos portos brasileiros, como forma de evitar que uma mesma avaria seja contabilizada mais de uma vez e que constitua instrumento recorrente de obtenção de receita extraordinária pelos armadores. O controle poderá indicar o estado do contêiner quando da contratação do frete e/ou recebimento do mesmo pelo usuário, reduzindo a grave assimetria de informação entre as partes.