

# Vale o escrito?

## THC volta a ser tema polêmico. Usuários pedem intervenção da Antaq para impedir excessos de armadores

Luciana Aguiar

**A** Terminal Handling Charge (THC) — ou taxa de movimentação no terminal —, tarifa paga pelos exportadores, importadores e consignatários (usuários) aos armadores pelo manuseio da carga nos portos públicos realmente reflete o que é gasto em serviços e operações portuárias? Com os crescentes reflexos das mudanças consequentes da Resolução 2.389/12 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o tema voltou a ser debatido por diferentes segmentos do setor. O documento estabelece parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes, em instalações de uso público, nos portos organizados. O assunto, além de polêmico, é estratégico, já que os altos custos com a logística nos portos brasileiros são considerados um dos maiores entraves à competitividade dos produtos brasileiros nos mercados interno e externo.

Apesar de a norma da Antaq prever que a taxa seja cobrada pela empresa de navegação diretamente dos usuários, a título de ressarcimento pelas despesas assumidas com a movimentação das cargas junto aos operadores portuários, falta transparência no processo. “Os contratos não têm registro na agência, por isso não há um controle efetivo. Isso dá margem a uma variação de valores muito maior do que é praticado no mercado internacional”, adverte o advogado Osvaldo Agripino.

no. “Não adianta querer fazer reforma portuária sem regular a logística. Se a Antaq não regulamentar o que é feito pelas empresas de navegação, sobretudo as estrangeiras, estará fazendo o dever de casa pela metade”, salienta Agripino.

**Estima-se que a THC mais barata no Brasil custe em torno de R\$ 685,00 nos portos do Rio de Janeiro e em Pe-**

cém. Já a mais cara, custa em torno de R\$ 1,1 mil, nos portos de Salvador e Suape. A grande variação de valores difere, e muito, das práticas nos portos públicos estrangeiros. Nos portos asiáticos, por exemplo, essa variação é em torno de US\$ 75,00.

Procurada pela Portos e Navios, o Centronave, associação que representa empresas de navegação, preferiu não se pronunciar sobre o assunto.

O marco regulatório do setor, estabelecido pela lei 10.233 de 2001, defende os interesses nacionais e estabelece limites rigorosos sobre o que é cobrado pelos serviços portuários em regime de concessão. Contudo, a prática tem sido outra. Para se ter uma ideia, nos portos da Bahia, nos últimos dez anos, os custos com a THC deveriam ter aumentado em torno de 187%, já que deveria ser indexada pelo IGPM. Entretanto, o percentual aplicado foi o de aproximadamente 680%.

“Através dessa Resolução, no tocante à THC e aos serviços portuários que ela compreende, a Antaq pegou a lei de 2001, amassou e jogou no lixo. Ao legislar sobre um tema tão bem conso-

## THC reajustada em fevereiro

This serves to advise that with effect from 15<sup>th</sup> Feb 2014, the Terminal Handling Charge will be adjusted to below quantum for all shipments to be loaded from Far East to Brazil.

**Quantum**

PORTS	CURRENCY	NEW THC			
		20' dry	40' dry	20' REEFERS	40' REEFERS
RIO GRANDE	BRL	740	740	890	890
NAVEGANTES	BRL	740	740	890	890
ITAJAÍ	BRL	740	740	890	890
ITAPOA	BRL	710	710	855	855
PARANAGUÁ	BRL	790	790	900	900
SANTOS	BRL	780	780	925	925
ITAGUAÍ	BRL	570	570	685	685
RIO DE JANEIRO	BRL	570	570	685	685
VITÓRIA	BRL	800	800	915	915
SALVADOR	BRL	740	740	1100	1100
SUAPE	BRL	914	914	1100	1100
PECÉM	BRL	570	570	685	685
VILA DO CONDE	BRL	715	715	860	860
MANAUS	BRL	780	780	900	900
PORTO VELHO	BRL	780	780	900	900

Origem não autorizada pela fonte

lidade no marco regulatório, criou para ela mesma um imbróglio grande, já que perdeu o controle sobre todos os serviços portuários compreendidos na THC”, ressalta André de Seixas, que é executivo no setor de logística e especialista nos ramos de transporte marítimo, comércio exterior e armazenagem.

Paulo Villa, diretor executivo da Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport), ressalta que, enquanto nos portos europeus a média de variação entre a THC mais alta e a mais baixa é em média de US\$ 150, no Brasil este custo fica, em aproximadamente, US\$ 300,00. “Este *gap* absurdo mostra, no mínimo, a ineficiência na fiscalização do que é praticado”, ressalta.

De acordo com a norma, a Taxa de Movimentação no Terminal poderá ser cobrada pela empresa de navegação, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de ressarcimento das despesas assumidas com a movimentação das cargas pagas ao operador portuário, a chamada cesta de serviços (box rate). A comprovação de pagamento da THC é condição necessária para a liberação de cargas de importação por parte dos recintos alfandegados.

A Antaq destaca que a cobrança é feita pelo armador adicionalmente ao frete marítimo e que se trata de uma “relação comercial entre privados”, ou seja, entre a empresa de navegação e o dono da mercadoria. Contudo, estabelecida mediante contratos e que, portanto, é de livre negociação e sem a ingerência da autarquia.

“Algum dia, algum armador, principalmente estrangeiro, mostrou a nota fiscal do terminal portuário para alguém, de forma que ficasse comprovado o tal ressarcimento? Ora, ainda que nesses contratos fossem colocados exatamente os mesmos valores gastos com os serviços, quem poderia garantir que o valor da THC não foi aumentado ou maquiado?”, questiona André de Seixas.

Seixas, assim como outros usuários dos portos públicos brasileiros, têm buscado mudanças e mais transparência no processo. “A Antaq criou uma norma furada, para não dizer vergonhosa, que é impossível de ser fiscalizada e, por isso, deve ser alterada,



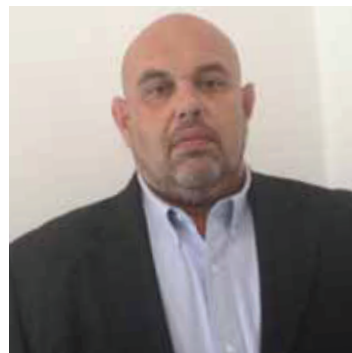
### OSVALDO AGRIPINO

*Antaq não tem registro dos contratos, que ficam sem controle efetivo*



### PAULO VILLA

*Há ineficiência na fiscalização do que é praticado no Brasil*



### ANDRÉ DE SEIXAS

*As EBNs têm de cumprir exigências e registro de tudo em águas brasileiras*

proibindo expressamente cobranças pelos armadores, passando aos reais prestadores de serviços, para os quais o estado outorgou, através de concessão, o direito de explorar a atividade portuária.”

A Terminal Handling Charge é parte considerável de serviços portuários prestados por empresas operadoras portuárias, que trabalham sob a concessão estatal e, por isso, detém natureza de preço público, fator que está diretamente ligado ao art. 175 da Constituição. “É inadmissível que armadores estrangeiros não tenham nenhum tipo de regulamentação ao utilizarem serviços e águas jurisdicionais brasileiras, e não estamos nos referindo somente à questão da THC não, os cruzeiros marítimos estão aí, sem nenhuma fiscalização, enquanto das EBNs [Empresas Brasileiras de Navegação] exige-se registro de tudo”, adverte.

A agência admite que a norma precisa de adequações. “É importante destacar que a resolução 2.389/2012 foi estabelecida na vigência do antigo marco regulatório do setor portuário. Isto demandará uma atualização desse normativo, visando à adequação ao atual marco regulatório do setor”, destaca Fernando Fonseca, diretor da Antaq, citando a Lei 12.815/2013 e o decreto 8.033/2013. ■

**AM CANELLAS**  
CONSULTORIA TRANSPORTES MARÍTIMOS E PORTOS

Arrendamentos de áreas e instalações portuárias  
Afretamento de embarcação estrangeira  
Elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE  
Outorga para a prestação de serviços como empresa brasileira de navegação  
Assessoria institucional junto a Marinha, ANTAQ, Tribunal Marítimo E Federação Nacional dos Trabalhadores Aquaviários

Av. Rio Branco, 45/25º andar/Centro/RJ  
[ana.canellas@globo.com](mailto:ana.canellas@globo.com)  
(55) 21 96838163