

AGENTES PORTUÁRIOS

COBRANÇAS ABUSIVAS



O Jornal VALOR, na sua edição de 5,6 e 7 de março do corrente ano, apresentou interessante e abrangente reportagem sob o título “Navegação enfrenta tempestade perfeita,” onde informou:

34

“ A indústria mundial da navegação vive um de seus piores momentos desde a crise de 2008, com taxas de fretes em queda vertical que derrubaram a rentabilidade de armadores em 2015”

“ A crise é resultado da “tempestade perfeita”: a combinação da queda dos volumes do comércio exterior de países emergentes com o excesso de capacidade. E o cenário pode ficar pior neste ano, com mais navios saindo dos estaleiros e mercados sem perspectiva de melhora, como o brasileiro.”

Tal circunstância, evidentemente, explica a tendência, cada vez mais acentuada, pelos agentes portuários, de impor novos custos aos exportadores, através de discricionária e abusiva criação de “novas” taxas, em tudo dissociadas da normatização vigente.

Neste trabalho, que procura ser prático e objetivo, vamos indicar as razões legais pelas quais consideramos que os exportadores devem, se preciso for, litigar pelos seus direitos.

Em primeiro lugar, um esclarecimento sobre a cobrança do Terminal Handling Charge- THC, de certo um dispêndio que o órgão regulador da atividade portuária – a ANTAQ – autoriza que o exportador seja cobrado, para efeito de ressarcir os valores anteriormente pagos pela empresa de navegação ao operador portuário.

Entretanto, este ressarcimento, previsto na legislação de regência, somente deve ser efetuado após a apresentação da neces-

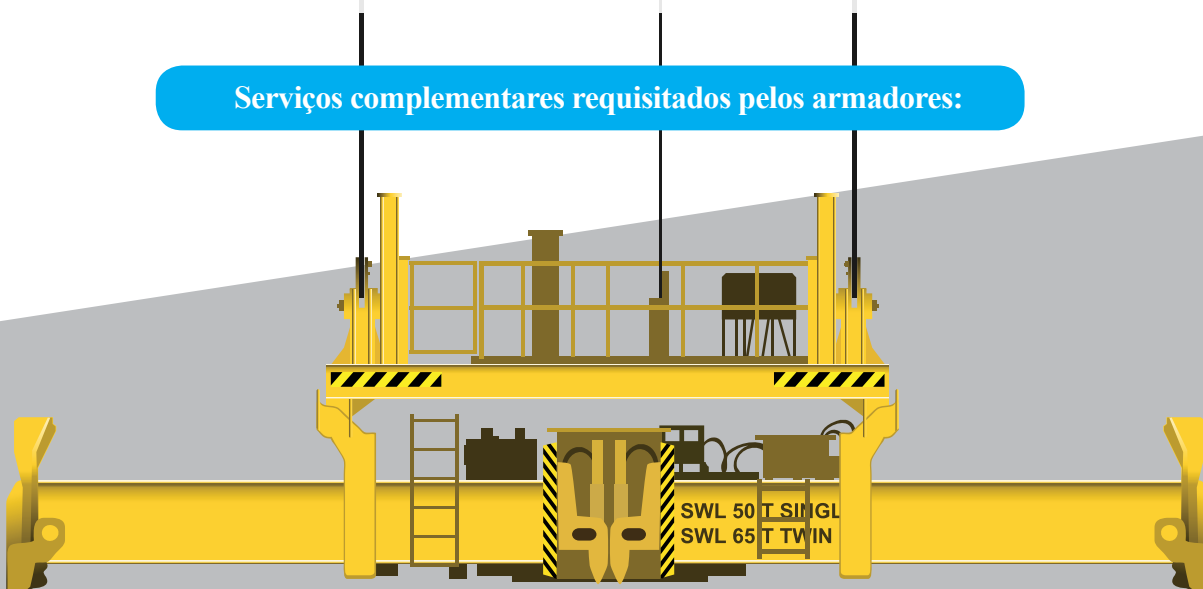
sária e imprescindível documentação fiscal hábil e idônea, comprobatória das custas, com a competente individualização de cada serviço prestado.

Neste sentido, vale ressaltar que o CECAFÉ efetuou Notificação aos agentes marítimos/armadores, sobre a necessidade da adoção de tais procedimentos, sob pena, na ausência dos mesmos, da tomada das medidas judiciais pertinentes.

Em sequência, não podemos deixar de considerar que uma série de outras cobranças abusivas e consequentemente indevidas, estão sendo efetuadas contra os exportadores.

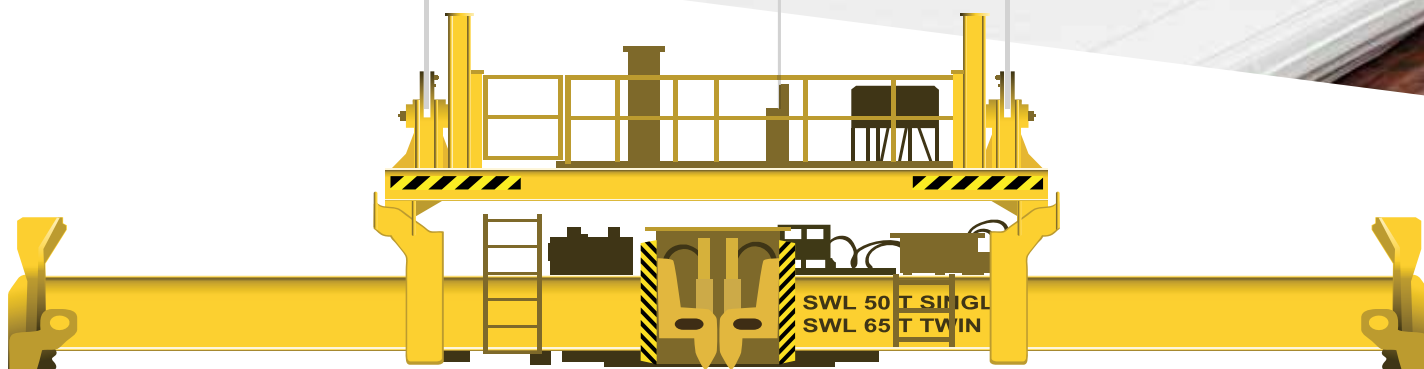
Desta forma, como uma primeira indicação, para conhecimento mais detalhado da matéria, entendemos por oportuno transcrever o trecho a seguir, extraído da Cartilha de Orientação do Sistema Permanente de Acompanhamento de Preços e Desempenho Operacional dos Serviços Portuários, originada da ANTAQ, de seguinte teor:

Serviços complementares requisitados pelos armadores:



SERVIÇO	DESCRIÇÃO
Pré-estivagem ou pré-stacking	Preparação e arranjo prévios dos contêineres de exportação, obedecendo a ordem com que deverão ser embarcados.
Remoções e safamentos	Mudanças de posição de unidades que já estejam a bordo do navio, de modo a ordenar seus futuros desembarques (as remoções), ocorrendo, por vezes o desembarque de unidades para o cais e posterior reembarque no mesmo navio (os safamentos);
Conferência de lacre	Verificação das condições e anotação do número do lacre de cada contêiner movimentado, por solicitação do armador;
Transbordo	Movimentação de contêineres descarregados de um navio para serem reembarcados em outro da mesma ou de outra companhia;
Movimentação de contêineres vazios	O descarregamento ou carregamento, transporte e armazenagem de unidades vazias não utilizadas, em virtude de desbalanceamento de tráfego;
Rechego	Ajuntamento e limpeza dos porões, ao final da descarga dos navios de granéis sólidos.

Serviços complementares prestados aos donos de mercadorias:



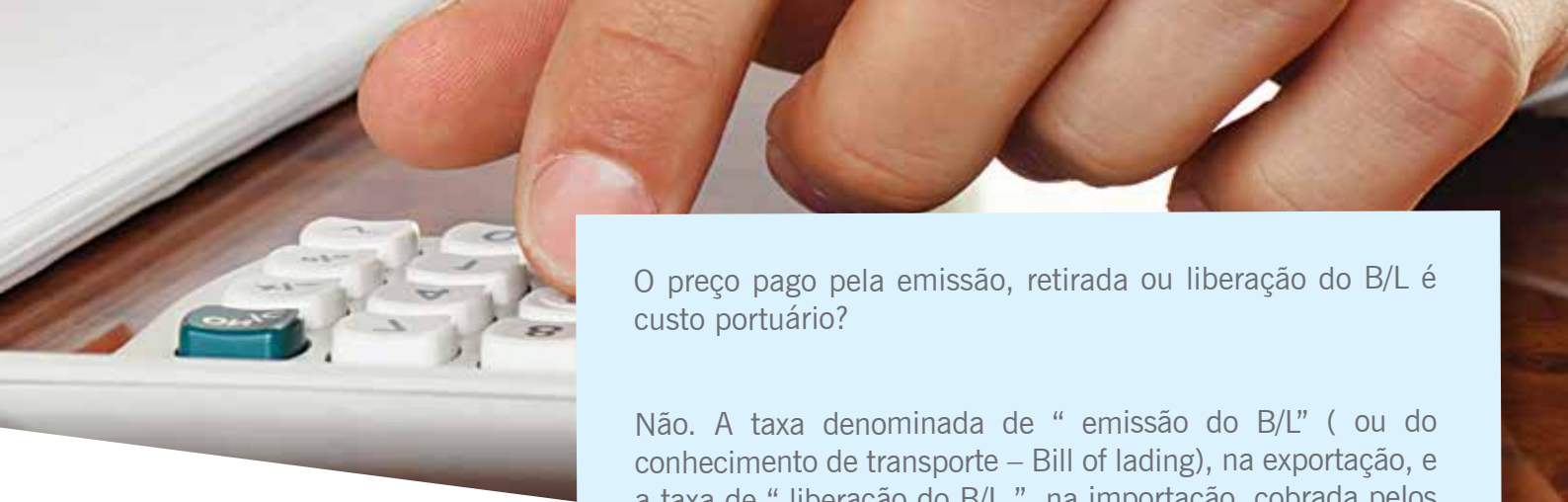
SERVIÇO	DESCRIÇÃO
Estufagem ou ovação	Enchimento ou consolidação de cargas soltas em contêineres nas dependências do porto, por conveniência do dono da mercadoria;
Transporte de contêiner vazio	No caso da ovação do contêiner ser efetuada no porto, caberá ao exportador pagar o transporte do contêiner vazio desde o terminal de retroárea até o pátio do porto;
Pesagem	Pesagem do contêiner cheio e o manuseio extra dos contêineres (retirada da pilha do pátio) inclusive a abertura para inspeção aduaneira ou de outros órgãos fiscalizadores;
Remoção para inspeção	Retirada da pilha do pátio e abertura para inspeção aduaneira ou de outros órgãos fiscalizadores;
Desova completa	Retirada das mercadorias do interior do contêiner e o carregamento posterior de caminhão a serviço do dono da mercadoria ou a reovação do contêiner;
Transporte interno	Transporte dos contêineres entre locais distintos do terminal por requisição e interesse do dono da mercadoria;
Serviço aos contêineres reefer	1. Acoplamento e o desacoplamento de clip-on em contêineres do tipo conair ou isolados; 2. O fornecimento de energia elétrica e o monitoramento das temperaturas e demais condições;
Serviços em contêineres especiais	Estufagem ou ovação de contêineres tipo flat, open top ou outros tipos.

Desnecessários maiores comentários.

Cabe ao exportador a efetiva defesa dos seus interesses, discutindo, inclusive através da via judicial, as cobranças que entender por abusivas.

Como em toda discussão judicial, o êxito não pode ser garantido, mas não se pode negar que um bom e consistente amparo legal garante os direitos dos exportadores.

Ainda sobre a matéria, válida a transcrição da ementa do Parecer 119/2013/CARG/PF-ANTANQ/PGF/AGU, verbis:



O preço pago pela emissão, retirada ou liberação do B/L é custo portuário?

Não. A taxa denominada de “ emissão do B/L” (ou do conhecimento de transporte – Bill of lading), na exportação, e a taxa de “ liberação do B/L ”, na importação, cobrada pelos armadores, através dos agentes de navios é custo adicional ao frete marítimo, não se constituindo, portanto, em custo portuário.

PORTO ORGANIZADO. REGIME TARIFÁRIO. COMPETÊNCIA. AGÊNCIA REGULADORA. COBRANÇA INDEVIDA. ILEGALIDADE.

É competência da ANTAQ a supervisão e fiscalização das atividades desenvolvidas no porto organizado, razão pela qual também é sua a verificação da legitimidade da cobrança de valores, pela utilização da infraestrutura portuária, por quem quer que seja, e a que título for.

→ A cobrança de “ taxas” de lacre, de ENS, de ISPS, entre outras pelos armadores dos exportadores é contrária aos limites definidos pela regulação do serviço, no âmbito dos portos organizados.

A fixação de tarifas dentro do porto organizado é competência da ANTAQ, nos termos da Medida Provisória 595/2012, devendo atuar no caso de desvio ou ilegalidade.



Afonso Lourenço e Felipe Lourenço,
da Lourenço e Rodrigues Advogados

Recentemente, os exportadores foram cobrados por uma “taxa de scanner” no Porto de Santos-SP, a qual, agora, através de entendimento interpretativo exarado pela Alfândega daquele Porto, teve reconhecido o caráter de que o procedimento se reveste de ato de segurança pública portuária, pelo que não pode, como em verdade nunca deveria ter sido, repassado ao exportador.

Em resumo, várias são as descabidas cobranças, como exemplo: taxa de Upgrade, taxa de argola; assim cabe aos que são indevidamente cobrados, não só a reclamação, mas sim a efetiva procura pela defesa dos seus direitos. ☹️