

O Regramento dos Serviços de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE) e Sua Interpretação pelos Tribunais

DIEGO DE PAULA

LL.M. em Direito Empresarial pela FGV, Advogado, Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SC.

RESUMO: Este estudo aborda o regramento regulatório dos serviços de segregação e entrega (SSE), também conhecido como THC2, com análise crítica do conceito adotado e a evolução jurisprudencial sobre o tema. Concluímos pela legalidade da cobrança que vem sendo reconhecida pelos Tribunais pátrios.

PALAVRAS-CHAVE: Serviços de Segregação e Entrega – SSE; conceituação legal; jurisprudência.

ABSTRACT: The paper addresses the regulatory framework of segregation and delivery services (SSE), also known as THC2, with a critical analysis of the concept adopted and the jurisprudential evolution on the subject. It is concluded by the legality of the charge that has been recognized by the national Courts of Justice.

KEYWORDS: Segregation and Delivery Services – SSE; legal conceptualization; jurisprudence.

SUMÁRIO: 1 Introdução: o que é o serviço de segregação e entrega de contêineres; 2 Inadequação do termo “THC2”; 3 Fundamentos para cobrança do SSE; 4 Posição dos Tribunais; 4.1 Posicionamentos contrários à cobrança; 4.2 Recentes posicionamentos favoráveis à cobrança; 5 Conclusões; Referências.

1 INTRODUÇÃO: O QUE É O SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES

A descrição e os limites das cobranças do *Terminal Handling Charge* (THC) e da Cesta de Serviços (*Box Rate*) encontram-se reguladas pela Agência Nacional dos Transportes Aquaviários na Resolução nº 2389, de 13 de fevereiro de 2012, que visou a pacificar o setor portuários em razão dos diversos questionamentos de terminais e usuários quanto ao tema.

Importante notar que tal resolução é direcionada em seu art. 1º, especificamente às *instalações de uso público, nos portos organizados*¹, todavia, isso não afasta sua importância para fins de disciplinamento da questão, como veremos.

No fluxo da importação, os terminais portuários cobram dos armadores um preço contratualmente ajustado para retirar os contêineres da embarcação e colocá-los na pilha do pátio de armazenagem (*Box Rate*), assim descrito na norma:

Art. 2º [...]

[...]

VI – Cesta de Serviços (*Box Rate*): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas até o momento do embarque, no caso da exportação, ou entre o porão da embarcação e sua

#####

¹ Brasil. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução nº 2.389, de 13 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004915.pdf>>. Acesso em: nov. 2016.

colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação, considerando-se, neste último caso, a inexistência de cláusula contratual que determine a entrega no portão do terminal;
[...].²

O armador, por sua vez, cobra do consignatário, a título de ressarcimento, as despesas assumidas com a movimentação das cargas, pagas ao terminal portuário (o chamado THC). Em outras palavras, a cobrança é incorporada no preço do frete e repassada ao responsável da carga. O THC se encontra assim descrito na norma:

Art. 2º [...]

[...]

VII – Taxa de Movimentação no Terminal (*Terminal Handling Charge – THC*): preço cobrado pelo serviço de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas até o momento do embarque, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação, considerando-se, neste último caso, a inexistência de cláusula contratual que determine a entrega no portão do terminal;

[...].³

Quando a mercadoria, no fluxo de importação, é desembaraçada no próprio recinto que recebeu a carga, pouca discussão há sobre o tema.

Por outro lado, desde o fim da década de 1990 se tem discutido sobre a cobrança dos serviços de segregação e entrega de contêineres quando, após a descarga e armazenagem, recintos de zona secundária (retroportuários) transferem as cargas para desembaraço fora da zona primária por meio das diversas formas de declaração de trânsito aduaneiro (DTA, DTC, DTE, DTA pátio), com supedâneo especialmente na Instrução Normativa nº 248/2002⁴ da Secretaria da Receita Federal, ou seja, conforme um regramento estritamente aduaneiro.

Assim, em cumprimento à solicitação do recinto de zona secundária, o terminal “molhado” que recebeu a carga cobra por este novo serviço (retirada do contêiner da pilha de armazenamento, controles burocráticos e entrega no portão do terminal). Este o principal ponto de discussão.

Existem posições de usuários deste serviços que por algum tempo foram sustentadas pelos Tribunais (como veremos mais adiante), críticas à cobrança, por exemplo: de que não haveria serviço prestado pelo terminal molhado na entrega da carga em trânsito aduaneiro; que tal serviço de segregação deveria estar incorporado no preço cobrado à título de THC; que a definição de *Box Rate* trazida pelo regulador, ao não envolver necessariamente a entrega final no portão do terminal

² Brasil. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução nº 2.389, de 13 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004915.pdf>>. Acesso em: nov. 2016

³ Brasil. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução nº 2.389, de 13 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004915.pdf>>. Acesso em: nov. 2016.

⁴ Brasil. Secretaria da Receita Federal do Brasil. Instrução Normativa nº 248, de 25 de novembro de 2002. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15125>>. Acesso em: nov. 2016.

portuário, teria sido “encurtada” e que tal cobrança caracterizaria *bis in idem*. Assim, esta ideia de duplicidade de cobranças é que levou a ser cunhada na expressão: “THC2”.

Por seu turno, os terminais portuários molhados entendem que há efetivamente um serviço prestado na segregação e entrega das unidades, em estrito cumprimento às específicas normas aduaneiras e regulatórias, trazendo nas tabelas de preços a expressão “serviço de segregação e entrega de contêineres”, SSE ou outra denominação equivalente.

2 INADEQUAÇÃO DO TERMO “THC2”

Posta a discussão, se seria possível ou não a cobrança pelos serviços de segregação e entrega da carga conteinerizada, cabe uma breve reflexão quanto à inadequação da expressão “THC2”.

Tal expressão não está descrita em nenhuma norma que regulamente a atividade portuária no Brasil, especialmente as editadas pela Antaq.

Destarte, sua utilização, a nosso ver, além de uma inovação sem fundamento técnico ou legal, *data venia*, pressupõe uma tendência de simplificar e induzir o interlocutor a entender pela duplicidade da cobrança da THC, o que, salvo melhor juízo, não acontece.

Assim, optou-se neste estudo por referir-se à cobrança pela segregação e entrega por “SSE”, conforme consta das tabelas de preços dos terminais que efetivamente prestam o serviço e como referenciado nos mais recentes precedentes jurisprudenciais.

3 FUNDAMENTOS PARA COBRANÇA DO SSE

Os terminais molhados fundamentam a cobrança dos serviços de segregação e entrega das cargas em contêineres, uma vez que o manejo e a movimentação da carga da pilha de armazenagem até o portão demandam serviços com o gasto de recursos humanos e financeiros adicionais às descritas no *Box Rate* que, por isso, precisam ser remunerados.

Em outras palavras, a cobrança do SSE pelos terminais portuários também se justifica na medida em que hoje, nos termos da Resolução Antaq nº 2389/2012⁵, o serviço de movimentação de cargas na importação prestado aos armadores (*Box Rate*) abrange somente as etapas entre o porão da embarcação e a sua colocação na pilha do terminal portuário (do porão à pilha), conforme descrito expressamente na norma.

Da pilha de contêineres ao portão do terminal existe um segundo serviço complementar, o de segregação e entrega – SSE, de livre negociação entre o terminal portuário e o cliente, não mais o

#####

⁵ Brasil. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução nº 2.389, de 13 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004915.pdf>>. Acesso em: nov. 2016.

armador, mas o importador ou diretamente o recinto retroportuário que pretende a transferência da carga.

Assim, se tal serviço não foi contratado como integrante do *Box Rate* e se encontra devidamente definido na tabela de preços do terminal portuário, quando for demandado pelo recinto de zona secundária, ou pelo cliente, como um serviço complementar, não há óbice para sua cobrança.

Neste sentido, esclarecedora é a Resolução Antaq nº 2389/2012:

Art. 5º Os serviços não contemplados no *Box Rate*, quando demandados ou requisitados pelos clientes ou usuários do terminal sob a responsabilidade de operadores portuários, obedecerão condições de prestação e de remuneração livremente negociadas com o operador portuário ou divulgadas em tabelas de preços de serviços, observados os tetos de preços fixados pela Autoridade Portuária e as condições comerciais estipuladas no contrato de arrendamento.⁶

Com efeito, o SSE envolve tanto a realização de operações físicas (colocação e retiradas do contêiner da pilha de armazenagem, posicionamento da unidade de carga para pesagens, conferências de lacres, etc.) como também questões burocráticas e administrativas (agendamento, conferência documental, preenchimento de informações nos sistemas de controle de alfândega, entre outros).

A complexidade dessas operações sofre variações conforme o tipo de contêiner, o tipo de trânsito aduaneiro (DTA, DTA pátio, DTC/DTE) e a legislação aduaneira local, pois, a depender da regra local, os mais variados prazos para disponibilização da carga são aplicáveis.

Portanto, THC e SSE são as duas parcelas, não sobrepostas nem excludentes, cobradas pelo terminal para que, na importação, o contêiner percorra o caminho do porão do navio à pilha de armazenagem e, posteriormente, ao portão para a entrega, caso a unidade seja retirada para desembaraço em outro recinto cumprindo as normas aduaneiras.

Nas situações em que o desembaraço se dê no terminal de descarga, não há atividades complementares envolvidas no SSE por não exigirem operações, procedimentos ou autorizações relacionadas ao trânsito aduaneiro.

Dada efetiva existência de uma prestação de serviço complexa, caso não houvesse a devida remuneração desta prestação (na movimentação para liberação das cargas em trânsito aduaneiro), ocorreria um evidente desequilíbrio em desfavor do terminal de descarga da unidade.

Cabe, ainda, ressaltar que o THC, como descrito na norma, busca remunerar o custo total do armador para operar em um terminal. Esses custos não sofrem qualquer variação em função do recinto alfandegado onde a carga de importação será nacionalizada (se no mesmo terminal da descarga ou em zona secundária).

#####

⁶ Brasil. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução nº 2.389, de 13 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004915.pdf>>. Acesso em: nov. 2016.

Por esse motivo, o SSE é prestado e cobrado somente com relação a uma parcela das cargas de importação que forem efetivamente transferidas a outros recintos alfandegados, caracterizado como serviço complementar.

4 POSIÇÃO DOS TRIBUNAIS

Desde o final da década de 1990 se discute quanto à legalidade da cobrança pela segregação e entrega das cargas conteinerizadas nos casos de trânsito aduaneiro.

Esta matéria já foi muito debatida nos mais diversos Tribunais. Cabe registro de que não seria adequado relatar todos os precedentes sobre o assunto, dada a grande extensão da discussão. Não obstante, objeto principal deste ponto é demonstrar uma alteração no posicionamento dos Tribunais que, em um primeiro momento, eram extremamente refratários ao SSE e hoje passam a reconhecer a existência de um efetivo serviço prestado e a legalidade da cobrança respectiva.

4.1 Posicionamentos contrários à cobrança

Em um primeiro momento da discussão, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) lavrou os paradigmáticos acórdãos nos Processos nºs 08012.001518/2006-37 e 08012.007443/1999-17, que reconheceram a ilegalidade da cobrança do SSE (chamado de THC2), especialmente por inadequações e incompatibilidade com o regramento dos contratos de arrendamento dos terminais de uso público representados. Também no Judiciário, inicialmente, os posicionamentos não eram favoráveis, vejamos:

Apelação. Ação declaratória de inexistência de relação jurídica. Relação entre operadora de porto organizado e terminal retroportuário alfandegado (“terminal seco”). Inexistência de prestação de serviços. Os serviços que a operadora alega prestar ao “terminal seco” estão incluídos na atividade de “capatazia” e são remunerados pela THC (*Terminal Handling Charge*), que é paga pelo armador, o qual age por conta do importador. Destinatário dos serviços realizados pela operadora portuária é o importador e não o recinto retroportuário. Ausência de manifestação de vontade, expressa ou tácita, que justifique relação obrigacional entre as partes. Recurso da autora provido, para declarar a inexistência de relação jurídica entre a operadora portuária e o recinto retroportuário, prejudicado o apelo da ré.⁷

CAMBIAL – DUPLICATA – Prestação de serviço portuário. Não comprovação, ônus que incumbia ao réu, de que na espécie incidiria a taxa denominada THC2 (com custo adicional) e não a THC (suportada pelo armador, e que não se confunde com a autora). Prova pericial técnica e oral que desautorizam a cobrança do encargo adicional (THC2) pelo requerido. Cobrança indevida. Não caracterização de qualquer das hipóteses previstas no art. 333, inciso II, do CPC. Preliminar suscitada em contrariedades afastada. Declaração de inexigibilidade dos títulos que era de rigor. Sentença mantida. Recursos não providos.⁸

AGRAVO REGIMENTAL – Interposição contra decisão que deu parcial provimento a agravo de instrumento tirado pela ora agravada para antecipar em parte antecipação de tutela. Razoabilidade. Taxa de segregação e entrega de contêineres (THC2). Cobrança considerada ilegal pelo Cade.

#####

⁷ Brasil. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Apelação nº 9205384-94.2006.8.26.0000, 29^a CDPriv., Rel. Pereira Calças, J.

04.10.2006.

⁸ Brasil. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Apelação nº 0079498-73.2008.8.26.0000, 17^a CDPriv., Rel. Maia da Rocha, J.

04.03.2009.

Deferimento da medida, de outro lado, que ficou condicionado ao depósito judicial dos valores cobrados em razão da THC2. Direito de ambas as partes litigantes garantido com a determinação. Recurso improvido.⁹

Assim os posicionamentos contrários à cobrança vinham se deixando levar pela referência à duplicitade que indica a expressão “THC2”, que acabou virando sinônimo de cobrança indevida.

4.2 Recentes posicionamentos favoráveis à cobrança

Quando um estudo mais apurado passou a ser feito, especialmente nos questionamentos judiciais dos terminais de uso público quanto às decisões condenatórias do Cade, passou-se a delinear um novo entendimento, mais recente.

Observe-se a decisão em 2011 que anulou o acórdão do Cade no Processo Administrativo nº 08012.007443/99-17 pelo TRF1:

ADMINISTRATIVO E CIVIL – AGRAVO DE INSTRUMENTO – TERCEIRO PREJUDICADO – CONTROVÉRSIA ACERCA DA COBRANÇA PELOS SERVIÇOS DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES – [...] 2. Legítima a cobrança pelo Arrendatário do Porto de Santos/SP do preço por serviços por ele prestados aos terminais retroalfandegados, consistentes em segregar, separar e entregar cargas aos recintos alfandegados (portos secos), a despeito da posição contrária manifestada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade (Processo administrativo nº 08012.007443/99-17). 3. Caso em que o sobredito preço, denominado THC2, na realidade, não seria um valor exigido apenas em razão da liberação de mercadorias do costado do navio à pilha comum do terminal portuário. Representa, sim, a contrapartida de uma efetiva movimentação e transporte de contêineres a partir do ponto onde são armazenados (pilha comum), em função das quais o operador portuário utiliza-se de empilhadeiras, guindastes e caminhões próprios, conduzindo a carga até a entrega a quem representa os recintos alfandegados (portos secos). É incontestável que os operadores portuários prestam relevantes serviços de desembarque e movimentação de contêineres, os quais beneficiam diretamente os terminais retroalfandegados e que, por isso mesmo, não podem ficar sem o correspondente resarcimento ou remuneração. 4. A Antaq, ao exercer sua competência regulatória no âmbito das atividades portuárias, deliberou, por meio do Acórdão nº 13/2010, com apoio no art. 67 da Lei nº 10.233/2001, manter decisão de sua diretoria colegiada anterior (Acórdão de 17.02.2005, DOU de 01.03.2005) e determinar que a Codesp estabeleça o valor a ser cobrado pelos operadores portuários aos recintos alfandegados, reconhecendo, assim, a existência dos serviços por eles prestados, tendo, ainda, disposto que o preço fixo estabelecido pela autoridade portuária, determinado e limitado, não poderá ser utilizado como ferramenta anticoncorrencial, em ordem a não oferecer, assim, potencialidade ou risco de prática abusiva, prejudicial à livre concorrência. 5. Além da motivação desenvolvida no voto, tem-se, ainda, que o quadro de legalidade e o respaldo jurídico da cobrança pela prestação de serviços de segregação e entrega de contêineres (SSE) pelos operadores portuários do Porto de Santos, mesmo em face da deliberação do Cade, foram lucidamente expostos e elucidados, de forma exemplar, pelo Professor Celso Antônio Bandeira de Mello, em parecer constante dos autos, exarado a pedido de outra empresa desse mesmo ramo de atividade. 6. Relevante anotar que, “a partir de 1995, o Governo Federal promoveu licitações para outorga de arrendamento dos terminais de uso público, dentre os quais apresentavam grande relevância àqueles que movimentavam contêineres. O critério de julgamento das licitações foi a maior oferta de remuneração pelo arrendamento. Como decorrência, as empresas arrendatárias desembolsaram valores vultosos em favor do Estado brasileiro. Além disso, realizaram investimentos de grande porte para a recuperação e ampliação das infra e superestruturas portuárias. Ao longo do tempo, esses terminais vêm desempenhando com grande eficiência a movimentação de cargas e descargas de contêineres, não obstante a necessidade de observância de uma grande variedade de deveres e obrigações em face das autoridades públicas. Ressalte-se que as arrendatárias pagam à Administração federal valores relativos tanto à ocupação das áreas como proporcionais à movimentação realizada” (Regulação portuária e concorrência,

#####
#

⁹ Brasil. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Agravo Regimental nº 0205702-60.2011.8.26.0000, 14^a CDPriv., Rel^a Lígia

Araújo Bisogni, J. 30.11.2011.

terminais de uso público e de uso privativo misto, excerto do parecer do Professor Adilson Abreu Dallari, p. 8 e ss.). 7. Agravo de instrumento desprovido.¹⁰

O acórdão do TRF1^a reconhece a existência de um *serviço efetivamente prestado*, sendo devida a correlata remuneração.

Também o TRF3^a Região, em 2015, anulou decisão do Cade que havia concluído pela ilegalidade da cobrança do SSE pela Santos Brasil Participações S/A:

ADMINISTRATIVO – TRIBUTÁRIO – CADE – EXIGIBILIDADE DA TAXA DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES (THC2 – *TERMINAL HANDLING CHARGE*) – ILEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO FEDERAL – CONDENAÇÃO DO ASSISTENTE LITISCONSORCIAL EM HONORÁRIOS SUCUMBENCIAIS – POSSIBILIDADE – [...] Não sendo a segregação e movimentação de contêineres prevista dentro do contrato de arrendamento como serviço básico de movimentação (horizontal), deve ser cobrada a THC2 daqueles que dele se beneficiam, sob pena de sufragar-se o enriquecimento sem causa. Estando a Codesp a fiscalizar e fixar valores para esse serviço complementar, não é dado ao Cade imiscuir-se em setor concedido, ignorando fortemente a atuação da agência reguladora – Antaq. Apelação da União Federal provida para excluí-la da lide. Remessa oficial parcialmente provida. Apelação do autor Santos Brasil Participações S/A parcialmente provida para o fim de anular a decisão do Cade e a consequente imposição de multa e declarar apenas em relação à Codesp prejudicado o pedido vertido com a inicial. Apelação do Cade e da Marimex Despachos, Transportes e Serviços Ltda. improvidas.¹¹

E no Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, onde a matéria iniciou as discussões judiciais em razão dos diversos conflitos sobre o tema no Porto de Santos, a discussão em ação civil pública de grande relevância confirma a legalidade da cobrança do SSE:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA – TARIFA DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES – THC2 – NÃO CONFIGURAÇÃO DE OFENSA À LIVRE CONCORRÊNCIA, À ORDEM ECONÓMICA E AOS CONSUMIDORES – R. SENTENÇA MANTIDA – Adstrito exclusivamente aos elementos constantes dos autos, infere-se que a cobrança da tarifa de segregação e entrega de contêineres, conhecida como THC2, não configura ofensa à livre concorrência, à ordem económica e aos consumidores. Cobrança que remete a período anterior à privatização do Porto Organizado de Santos, em que a Codesp atuava diretamente na movimentação e entrega de contêineres aos recintos alfandegados, não se tratando, assim, de criação dos operadores portuários privados. Autoridade portuária incumbida de coibir práticas lesivas à livre concorrência concebe a cobrança da THC2 como legítima, inclusive regulando e fiscalizando os preços cobrados dos recintos alfandegados. Não configuração de ofensa aos preceitos dispostos na Lei nº 8.884/1994, nem lesão a interesses difusos. R. sentença mantida. Recurso não provido.¹²

Por fim, revelando o que nos parece como uma tendência firme da jurisprudência pátria, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo reforçou o entendimento pela legalidade da cobrança com uma recente decisão de outubro/2016, vejamos:

TRANSPORTE MARÍTIMO – SERVIÇOS DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES – TARIFA THC2 – Ação declaratória de inexistência de relação jurídica cumulada com a de inexigibilidade de dívida. Reconvenção. Procedência da ação principal e

¹⁰ Brasil. Tribunal Regional Federal da 1^a Região, Ag 0036328-75.2011.4.01.0000/DF, 5^a T., Rel. Des. Federal Fagundes de Deus, e- DJF1 de 25.11.2011, p. 579.

¹¹ Brasil. Tribunal Regional Federal da Terceira Região, Apelação/Reexame Necessário nº 0014995-56.2005.4.03.6100/SP, Des^a Federal Marli Ferreira, J. 26.02.2015, Publ. 26.03.2015.

¹² Brasil. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Apelação nº 9139157-20.2009.8.26.000, 37^a CDPriv., Rel. Roberto Mac Cracken, J. 09.02.2012, data de registro 28.02.2012.

improcedência do pedido reconvencional. Apelação de parte a parte. Pretensão da ré reportada à legitimidade da tarifa cobrada. Pretensão da autora voltada à majoração da verba honorária. Serviços de segregação e entrega de contêineres. Cobrança de tarifa denominada THC2. Tarifa que não se confunde com aquela denominada THC. Legitimidade reconhecida pelas autoridades regulatória e administrativa (Antaq/Codesp). Decisão do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade, que determinou a cessão da cobrança, declarada nula pela Justiça Federal. Legalidade da tarifa reconhecida pela Justiça Federal e por esta eg. Corte. Precedentes. Sentença reformada. Ação principal improcedente e procedente o pedido reconvencional. Recurso da ré provido e não provido o adesivo da autora.¹³

5 CONCLUSÕES

Este estudo buscou verificar na prática o que significa o “serviço de segregação e entrega de contêineres” (SSE), podendo observar que se trata de uma série de prestações de serviço levadas à efeito pelos terminais portuários “molhados” para a entrega das unidades de carga no fluxo de importação segundo os ditames dos variados tipos de trânsito aduaneiro.

Tal cobrança foi taxada com a alcunha de “THC2”, *data venia* sem fundamento técnico ou legal, o que levou à tendenciosa indicação de que seria uma cobrança “duplicada” do *Terminal Handling Charge* (THC), disciplinado pela Agência Nacional dos Transportes Aquaviários pela Resolução nº 2.389/2012, sendo que o THC não se confunde com os serviços que compõe o SSE.

A cobrança do SSE foi fortemente questionada perante os diversos Tribunais que trataram do assunto (Cade, TCU e Judiciais), sendo que as posições foram inicialmente muito refratárias à cobrança do SSE.

Todavia, após precedentes do Cade e do Judiciário condenando a cobrança, recentemente denota-se uma mudança relevante nesse posicionamento, com a anulação das condenações exaradas pelo Cade no âmbito judicial.

Esses posicionamentos mais recentes reconhecem a efetiva prestação de um serviço que deve ser remunerado, a existência de publicidade suficiente a estes preços, a possibilidade de livre negociação, o reconhecimento pela Agência Reguladora da regularidade da cobrança e a ausência de potencialidade anticoncorrencial, com uma aparente consolidação da jurisprudência pela legalidade da cobrança, conforme precedentes levantados.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução nº 2.389, de 13 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004915.pdf>>. Acesso em: nov. 2016.

_____. Secretaria da Receita Federal do Brasil. Instrução Normativa nº 248, de 25 de novembro de 2002. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15125>>. Acesso em: nov. 2016.

#####

¹³ Brasil. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Apelação nº 1001108-25.2014.8.26.0562, 23^a CDPriv., Rel. Sebastião Flávio, J.

05.10.2016, data de registro: 11.10.2016.

_____. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Agravo Regimental nº 0205702-60.2011.8.26.0000, 14^a CDPriv., Rel^a Lígia Araújo Bisogni, J. 30.11.2011.

_____. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Apelação nº 0079498-73.2008.8.26.0000, 17^a CDPriv., Rel^a Maia da Rocha, J. 04.03.2009.

_____. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Apelação nº 1001108-25.2014.8.26.0562, 23^a CDPriv., Rel. Sebastião Flávio, J. 05.10.2016, data de registro: 11.10.2016.

_____. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Apelação nº 9139157-20.2009.8.26.000, 37^a CDPriv., Rel. Roberto Mac Cracken, J. 09.02.2012, data de registro 28.02.2012.

_____. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, Apelação nº 9205384-94.2006.8.26.0000, 29^a CDPriv., Rel. Pereira Calças, J. 04.10.2006.

_____. Tribunal Regional Federal da Primeira Região, Agravo nº 0036328-75.2011.4.01.0000/DF, 5^a T., Rel. Des. Federal Fagundes de Deus, e-DJF1 de 25.11.2011, p. 579.

_____. Tribunal Regional Federal da Terceira Região, Apelação/Reexame Necessário nº 0014995-56.2005.4.03.6100/SP, Des^a Fed. Marli Ferreira, J. 26.02.2015, Publ. 26.03.2015.

#