



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Distrito Federal
8ª Vara Federal Cível da SJDF

SENTENÇA TIPO "A"

PROCESSO: 0023495-10.2011.4.01.3400

CLASSE: PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL (7)

POLO ATIVO: MARIMEX DESPACHOS TRANSPORTES E SERVICOS LTDA

REPRESENTANTES POLO ATIVO: TULIO FREITAS DO EGITO COELHO - DF04111

POLO PASSIVO: COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SAO PAULO e outros

REPRESENTANTES POLO PASSIVO: FREDERICO SPAGNUOLO DE FREITAS - SP186248, IGOR SANT ANNA TAMASAUSKAS - SP173163, PIERPAOLO CRUZ BOTTINI - SP163657, RUY JANONI DOURADO - RJ71700, BRUNA RAMOS FIGURELLI - SP306211, LETICIA BARTOLOMEU PERUCHI - SP350983 e AYLÁ CAROLINA BAMBIRRA ARAUJO - MG175548

SENTENÇA

I – RELATÓRIO

MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA. ingressou com a presente ação de procedimento comum contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ, tendo como litisconsortes passivos SANTOS BRASIL S/A, LIBRA TERMINAIS S/A e COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP, para que seja declarada a nulidade do Acórdão nº 13/2010 – ANTAQ, objeto do Processo Administrativo nº 50300.000159/2002, que considerou legítima a cobrança da THC2, sob o argumento de que: 1) inexistente relação jurídica entre o Terminal Portuário (operador portuário) e o Recinto Alfandegado independente (no caso, a autora) que obrigue ao pagamento da taxa; 2) o acórdão acabou por reduzir o serviço prestado pelos terminais, consistente em apenas retirar os contêineres do navio e empilhá-los no terminal, sem realizar a respectiva entrega ao destinatário; 3) o armador já paga ao Operador Portuário a tarifa denominada THC, que engloba toda a movimentação dos contêineres no pátio e até o portão do terminal, motivo pelo qual a cobrança do THC2 configura *bis in idem*; 4) a cobrança da THC2 obsta a concorrência com os Recintos Alfandegados ao elevar os custos da prestação dos serviços de armazenamento, fato que

favorece os Terminais Portuários; 5) o aludido Acórdão contrariou a Nota Informativa nº 15/2005-GRE da Superintendência dos Portos e o Parecer PRG-ANTAQ nº 164/2005-MLGA que entenderam ser indevida a tarifa THC2; e 6) o supracitado acórdão afrontou o princípio da legalidade; o da motivação (sua fundamentação é insuficiente, dada a complexidade da matéria), além de configurar julgamento *extra petita* no que se refere ao reconhecimento da licitude do ato administrativo proferido pela CODESP, e de violar a atribuição da própria Antaq de velar pela competitividade e pela eficiência do setor portuário. Além disso, alega a autora que o acórdão questionado não foi precedido de audiência pública para o debate sobre a matéria, cuja formalidade é prevista na lei.

Contestação da Antaq às fls. 733/759.

Pedidos das empresas Santos Brasil S/A e Libra Terminais S/A para ingressarem na lide como litisconsortes passivos necessários às fls. 784/821 e 1053/1070, respectivamente.

Impugnação da autora às fls. 1258/1270 e da Antaq às fls. 1279/1291.

Nova manifestação de Santos Brasil S/A às fls. 1295/1297 e de Libra Terminais S/A às fls. 1309/1319.

Decisão de fls. 1372 deferiu o ingresso das empresas Santos Brasil S/A e Libra Terminais S/A, na qualidade de litisconsorte passivo necessário.

Contestação de Santos Brasil S/A às fls. 1402/1437.

A litisconsorte passiva Libra Terminais S/A não apresentou contestação (fl. 1445).

Réplicas às fls. 1449/1671.

As partes não requereram a produção de novas provas.

Às fls. 1700/1804, a litisconsorte Libra Terminais S/A pugnou pela perda superveniente do objeto.

Conversão do julgamento em diligência para a citação da CODESP (fls. 1807/1808).

A autora peticionou às fls. 1823/2018, reiterando o pedido de procedência da demanda.

Contestação da CODESP às fls. 2025/2035.

Réplica às fls. 2039/2529.

Às fls. 2531/2688, a autora peticionou alegando fatos novos relevantes para a resolução da matéria.

Despacho de fls. 2689 decretou a revelia de Libra Terminais S/A.

A empresa Santos Brasil S/A se manifestou sobre os documentos apresentados pela autora às fls. 2695/2705, a empresa Libra Terminais S/A, às fls. 2707/2731, e a Antaq, às fls. 2734/2744.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Passo ao julgamento antecipado da lide (art. 355, I, do CPC).

Inicialmente, rejeito a alegação de perda do objeto levantada pela Libra Terminais S/A em razão da Resolução nº 2.389/2012 (que trata dos procedimentos de cobrança da THC2), porquanto a autora, ao questionar o Acórdão nº 13/2010, pretende desconstituir exatamente a cobrança da THC2, de modo que o interesse processual permanece inalterado.

Quanto ao mérito, pretende a autora, Terminal Retro Alfandegado (TRA), a declaração de nulidade do Acórdão nº 13/2010 – ANTAQ, que considerou legítima a cobrança por custos derivados de serviços executados pelos Operadores Portuários em Santos que impliquem em segregar, separar ou entregar cargas aos recintos alfandegados, ou seja, a chamada THC2.

Passo a analisar as alegações aduzidas na inicial, ao questionar o mencionado acórdão quanto aos aspectos relativos à: *i*) legalidade, motivação e julgamento *extra petita* no que se refere ao reconhecimento da licitude do ato administrativo proferido pela Codesp; *ii*) violação ao dever da autarquia de velar pela competitividade e pela eficiência do setor portuário, e; *iii*) ausência de audiência pública para o debate sobre a matéria.

Em primeiro lugar, destaco que o referido acórdão tratou de analisar um pedido de reconsideração feito pela autora contra acórdão proferido anteriormente pela Antaq e publicado em 1º/3/2005, que considerou a existência, no Porto de Santos, dos serviços de segregação e entrega de contêineres pelos operadores portuários aos recintos alfandegados, gerando custos adicionais não cobertos pelo THC, tornando legítima a cobrança da THC2.

Por ser julgamento que analisa um pedido de reconsideração, é natural que a fundamentação seja mais concisa do que aquela que analisou primeiramente a matéria (acórdão anterior), ou seja, não se exige dos julgadores, ao analisar pedido de reconsideração, a obrigatoriedade de enfrentar, novamente, todos os argumentos já rebatidos quando da primeira análise, principalmente se não foi verificada a presença de novos elementos que pudessem gerar a mudança no entendimento antes externado.

Ainda assim, da leitura do acórdão, tanto do voto do relator quanto dos votos de vista (que formaram maioria), verifico que todos se encontram devidamente fundamentados, tendo o colegiado, ao final, conhecido do pedido de reconsideração para manter o acórdão recorrido (fls. 78/114).

Quanto à questão da legalidade, alega a autora que o conteúdo decisório é contrário às definições legais de transporte e capatazia. Entretanto, o entendimento da agência reguladora está devidamente justificado pelas razões ali aduzidas, não significando afronta ao princípio da legalidade o fato de a agência externar entendimento diverso daquele que a autora entende como correto.

No tocante à alegada quebra do dever da autarquia de velar pela competitividade e pela eficiência do setor portuário, transcrevo trechos da peça de defesa da Antaq, que bem abordou a questão:

A disposição contida na Lei de criação da ANTAQ é a exata medida da ação feita pela Agência no caso do THC2: ela arbitrou conflitos de interesses e impediu situações que configuravam competição imperfeita. Arbitra conflito quando entende que deve atuar no mercado para resolver a questão imposta pela cobrança do THC2, no caso específico, em Santos. Impede a competição imperfeita na medida em que, no mesmo sentido do CADE, cria norma que obriga a CODESP a tabelar o preço a ser cobrado no movimento logístico de segregação de contêineres para os terminais retroportuários alfandegados (TRA).

O CADE e a ANTAQ possuem competências próprias que os distinguem como autarquias de propósitos diferentes. O CADE, instrumentalizado pela Lei nº 8.884/94, tem competência legal para atuar na prevenção e repressão às infrações de ordem econômica, e a ANTAQ como reguladora do mercado de serviços aquaviários, sob a ótica da Lei nº 10.233/01, detendo competência legal para regular este mercado nos seus vários aspectos.

A decisão do CADE reveste-se de aspectos essencialmente limitadores de ações prejudiciais à concorrência entre terminais primários e TRA. Em sua essência, o que diz a decisão do CADE, interpretada sob a ótica concorrencial, é que os terminais portuários localizados em áreas primárias estariam usando o THC2 indiscriminadamente, sem nenhum critério para seu valor, expondo dessa forma, os TRA a uma concorrência desleal no trato da armazenagem das cargas conteineirizadas contratadas para transporte pelos armadores. Assim, com a imposição de preços mais elevados, os terminais primários estariam inviabilizando os preços de armazenagem a serem praticados pelos TRA, fazendo com que os donos das cargas não os usassem como opção para áreas de alfandegamento.

Ao julgar ilegal a prática do THC2, em última análise, o CADE quis dizer que nas condições atualmente praticadas, esta cobrança não poderia continuar. Ainda mais se reforça este entendimento quando se analisa as competências da ANTAQ e do CADE. Ao CADE cabe verificar a prática de algum instituto que prejudique a concorrência igualitária em determinado setor de mercado. Mas, caberá a ANTAQ a manifestação quanto a existência ou não do serviço de segregação de contêineres. Aí é que se reforça o papel da ANTAQ, como órgão regulador do setor: o de impor ao mercado a devida forma de operacionalização da cobrança da THC2, cuja existência foi por ela considerada como legal.

Quanto ao julgamento *extra petita*, também invoco as razões apresentadas pela Antaq para rejeitar a argumentação trazida pela autora (fls. 755/756):

Sustenta ainda a autora que o Acórdão 13/2010 seria nulo, porque extra petita, na medida em que teria julgado legítima a Decisão DIREXE nº 371/2005, da CODESP, matéria que não estaria mencionada no recurso da autora, dado que proferida após a interposição do pedido de reconsideração.

Ora, não há nenhuma ilegalidade em julgar válida a decisão da CODESP, porquanto o reconhecimento da legitimidade da decisão exarada pela autoridade portuária estava em pleno contexto com a solução regulatória para o caso, especialmente considerando os elementos concorrenciais apontados pelo CADE, como destacado no tópico anterior.

Assim, o reconhecimento da validade da decisão da CODESP em fixar preço para a THC2, expressa no ato DIREXE nº 371/2005 está estreitamente relacionado com o mandamento do Acórdão nº 13/2010-ANTAQ, em cujo texto, abaixo reproduzido, aplica o equilíbrio concorrencial, na forma de regulação, para que os preços cobrados pela segregação de contêineres aos terminais retroportuários alfandegados sejam compatíveis com os níveis de serviços prestados pelos terminais primários:

*“Nesse sentido determino que a CODESP estabeleça o valor a ser cobrado pelos arrendatários aos TRAs (“Portos Secos”) pela prestação do serviço — como já registrado —, **reconhecidamente existente, tanto no âmbito da ANTAQ quanto do CADE. Dessa forma, estando este preço fixo, determinado e limitado, não poderá ser utilizado como ferramenta anticoncorrencial** e assim, não oferecendo potencialidade ou risco de prática abusiva, prejudicial à livre concorrência.” (Gritos nossos).*

Além do mais, dentro do princípio da razoabilidade, não há nenhuma inconveniência em tal reconhecimento com relação a algum prejuízo da autora. Reconhecer como válida a decisão da CODESP em fixar preço para a segregação de contêineres, matéria relativa à questão aqui examinada, nada mais é do que ir ao encontro do princípio da eficiência e economicidade, já que o mercado não terá que esperar até que haja preço estipulado. Assim, com um preço tabelado, os TRA podem compor seus custos de forma mais objetiva, já que os terminais primários não poderão exceder ao estipulado na decisão da CODESP.

Ou seja, quando a ANTAQ julgou válida a cobrança da TCH2 no Porto de Santos, mas ao mesmo tempo afirmou a validade da Decisão DIREXE nº 371/2005, da CODESP, o fez para melhorar a situação dos usuários, que teriam uma limitação de preço público a evitar a lesão à competitividade. Entender de modo diverso implicaria em uma decisão incompleta e prejudicial aos usuários.

Além de ofender a lógica jurídica, este entendimento também desconsidera a doutrina dos poderes implícitos, aceita pelo Supremo Tribunal Federal, enfatiza que “a outorga de competência expressa a determinado órgão estatal importa em deferimento implícito, a esse mesmo órgão, dos meios necessários à integral realização dos fins que lhe foram atribuídos”.

Por fim, ad argumentandum, ainda que se reconhecesse a inviabilidade de se considera legítima a decisão da CODESP, a deliberação da Diretoria sobre essa questão acessória não torna o acórdão nulo. A nulidade na decisão extra petita só atinge a parte da decisão em que se cometeu o excesso, ou seja, não afetaria a decisão que “considera legítima a cobrança por custos derivados de serviços executados pelos Operadores Portuários em Santos que impliquem em segregar, separar ou entregar cargas aos recintos alfandegados”.

Por fim, quanto à ausência de audiência prévia, destaco que o art. 68 da Lei nº 10.233/2001 deve ser aplicado quando a decisão tem possibilidade de afetar várias relações jurídicas, com obrigatoriedade de cumprimento por todos os operadores portuários. Todavia, no caso em exame, o acórdão guerreado visou analisar questão *inter partes*, somente relacionado ao Porto de Santos, sendo que todos os envolvidos foram ouvidos e tiveram a oportunidade de se manifestar nos autos.

Para análise das demais alegações aduzidas pela autora, necessário uma breve explanação sobre a logística que ocorre nos terminais portuários, envolvendo os agentes que dela participam. Para tanto, transcrevo, por entender bem exemplificado, as informações apresentadas pela Antaq:

[...]

É preciso o reconhecimento de que a cobrança ou não de tal valor é função da relação comercial entre a empresa de navegação e o operador portuário. Em outras palavras, o pacto estabelecido por contrato entre estes dois atores é norma mais específica e faz lei entre partes. Portanto, não se pode estabelecer a existência ou não da cobrança do THC2 de uma forma generalizada. Há uma dicotomia que baliza o entendimento de que há casos em que ela é aplicada, enquanto em outros não possui fundamento, pois já se encontra embarcada na relação comercial.

Ainda na logística de cargas há também a vinculação contratual estabelecida entre o Terminal Portuário de Uso Público (TUP) e o Porto Organizado (PO), exercitada pela figura da Autoridade Portuária (AP). Este envolvimento é típico no caso da relação entre a Autoridade Portuária do Porto de Salvador e o Terminal de Contêineres TECON-Salvador. Por estipulação contratual, o TECON-Salvador não pode exercer a cobrança do THC2, pois o preço do “box rate”, neste caso, inclui a movimentação entre a pilha de contêineres interna ao TECON-Salvador e os TRA/EADI.

No decorrer da análise feita pela ANTAQ, estabeleceu-se de forma indiscutível a existência de vários movimentos feitos com contêineres. De acordo com o foco, mas sempre como fundamento para a compreensão das relações

comerciais envolvidas, as operações feitas se baseiam em contratos entre partes ou no uso de tabelas contendo preços a serem cobrados por serviços envolvidos na entrega ou despacho de contêineres.

Pode-se dizer que o fluxo de contêineres possui significados diferentes, considerando-se sua logística, quando se trata de exportação ou importação. Mais ainda, há diferenças de análise nas operações de entrega/recebimento para TUP localizado na zona primária do PO e para os chamados Terminais Retroportuários Alfandegados (TRA) ou Estações Aduaneiras Alfandegadas (EADI).

Os movimentos para a exportação de contêineres envolvem seu recebimento no portão do TUP, empilhamento no costado da embarcação, içamento para bordo da embarcação e operações de estiva dentro do navio para acerto físico e logístico das unidades de carga. Já para a importação, em se tratando de transações com TRA ou EADI, o fluxo do contêiner perfaz operações de estiva dentro do navio, içamento para o costado do TUP, transporte para uma pilha intermediária dentro do TUP, segregação posterior dos contêineres pertencentes a um TRA/EADI para uma pilha contendo apenas unidades destinadas ao TRA/EADI, e, finalmente, o carregamento destes contêineres para os TRA/EADI.

Nota-se claramente, que no caso da importação, há um movimento logístico a mais: o empilhamento intermediário e posterior desempilhamento com objetivo de separação dos contêineres destinados a um TRA/EADI específico. A este movimento costuma-se chamar de “segregação de contêineres”, correspondendo à cobrança do THC2.

[...]

Verifica-se, da atividade portuária, que cada Terminal tem suas próprias características e, conseqüentemente, logísticas próprias, de modo que a análise da cobrança da TCH2 deve ser pautada levando-se em consideração essas peculiaridades.

Por essa razão, a decisão da Antaq para o Porto de Salvador foi diferente da decisão para o Porto de Santos, pois a análise sobre a possibilidade da cobrança da TCH2 é pautada pelos contratos e pelas características de cada um.

A autora defende que a THC2 estaria incluída na THC, de modo que sua cobrança caracteriza *bis in idem*.

Todavia, entendo que a THC (*Terminal Handling Charge* ou Taxa de Movimentação no Terminal) e a THC2 (*Terminal Handling Charge 2*) são duas taxas distintas.

A primeira é cobrada do armador e visa remunerar os serviços de *box rate*, que englobam as despesas assumidas com a movimentação das cargas, previstas no art. 3º da Resolução ANTAQ nº 2.389/2012[1], que tem por objeto estabelecer parâmetros regulatórios para a prestação dos serviços de movimentação e de armazenagem

alfandegada de contêineres e volumes em instalações de uso público, nos portos organizados, nos termos da Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos), vigente à época da propositura da demanda.

De outra parte, a segunda está prevista no art. 5º da mesma resolução, que assim dispõe:

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, visa a cobrança dos serviços de segregação de contêineres.

Como se nota, a THC2 engloba serviços não cobertos pelo *box rate*, tais como segregação, separação ou entrega de cargas aos recintos alfandegados no Porto, e, conforme mencionou a Antaq, consiste em:

- 1. Colocação do contêiner do costado do navio em transporte do terminal primário;*
- 2. Descarregamento do contêiner do transporte do terminal primário para uma pilha localizada em seu pátio;*
- 3. Posterior identificação dos contêineres dos TRA e sua separação da pilha do pátio;*
- 4. Colocação dos contêineres separados em transporte dos TRA.*

Desse modo, como se trata de serviços independentes, não há que se falar em *bis in idem* e nem que a TCH2 reduziu o serviço prestado pelos terminais, porquanto os serviços de *box rate* não deixaram de existir.

Assim, como bem salientou o relator do voto-vista, não há como negar que *existem custos que envolvem a transferência dos contêineres do operador portuários para os TRA's e que repercutem, inclusive, na sua eficiência, haja vista a preocupação de que não haja pontos de estrangulamento em qualquer dos elos, seja no berço de atracação, seja no pátio ou no alfandegamento* (fls. 107).

Ademais, como bem ressaltado no PARECER-PRG-ANTAQ/Nº 495/2009-AGLJ (que tornou sem efeito o PARECER-PRG-ANTAQ/Nº 184/2005), os serviços adicionais já eram reconhecidos no Porto de Santos desde 1989 e geravam custos adicionais (fls. 666):

67. Assim, com amparo no Decreto nº 24.511, de 1934, a extinta Empresa de Porto do Brasil S.A. – PORTOBRÁS, por meio da Resolução nº 138, de 1989, aprovou os preços tarifários das administrações portuárias (Companhia Docas), e em ato contínuo, pelo Ofício Deport nº 167/89, de 19 de julho de

1989, comunicou a aprovação das tarifas da CODESP, com vigência a partir de 14/07/1989, sendo notar que, dentre os preços públicos a serem cobrados na tarifa do Porto de Santos, verificam-se as “Taxas Gerais”, “Taxas “Especiais” e a “Tabela M – Serviços Acessórios” (devidos pelos requisitantes), estando inserida dentro desta última a “Tabela M-20”, devida pelo serviço de liberação de contêineres destinados aos terminais retroportuários alfandegados, conforme os documentos (conhecimento marítimo, relacionados na respectiva declaração de transferência, por contêineres. (grifei).

68. Depreende-se daí que os serviços extraordinários ou mesmo acessórios de segregação e entrega de contêineres pelos operadores portuários (Companhia Docas) existiam, e geravam custos adicionais não cobertos pelo THC do armador, motivo pelo qual, como demonstrado no artigo anterior, a CODESP cobrava tais serviços, tanto é assim que várias ações de Repetição de Indébito foram ajuizadas contra aquela autoridade portuária, a exemplo daquela proposta pela empresa Mesquita S/A Transporte e Serviço (nº 2.551/67 — 2ª Vara Cível da Comarca de Santos), cuja ação fora julgada improcedente, reconhecido o direito da CODESP de proceder a cobrança do preço público pelo serviço de segregação e entrega de contêineres aos TRAs, de vez que, consoante o Poder Judiciário, o Decreto nº 24.511/34 auferia essa faculdade, que fora corroborada pela Resolução nº 136/89 da PORTOBRÁS (fls. 2581/2594), sendo que aludida ação, inclusive já transitada em julgado, com análise pelas instâncias Superiores (STJ e STF).

[...]

74. Durante todo o tempo em que a operação do TECON de Santos esteve sob a responsabilidade da CODESP (Poder Público), os portos secos pagaram, sem nenhuma contestação, a tarifa M-20 para que a administração portuária segregasse e lhes entregasse os contêineres de importação que lhes eram destinadas, nunca tendo alegado que o serviço era inexistente ou que seu valor já estava abrangido na “tarifa de capatazia” igualmente cobrada pela CODESP.

E a cláusula vigésima, parágrafo sétimo, do Contrato PRES 69.97, firmado entre a Codesp e a Santos Brasil, já previa a cobrança desses serviços extras, conforme trecho transcrito no parecer acima mencionado. Confira-se:

CLÁUSULA VIGÉSIMA – DA REALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

A exploração do TECON-1 obriga à realização de operações portuárias por Operador Portuário pré-qualificado, de acordo com as normas legais, regulamentares e técnicas aplicáveis, respeitadas as condições apresentadas no CONTRATO PRELIMINAR,

[...]

Parágrafo Quinto

Os valores máximos dos serviços básicos de movimentação de contêineres - Exceto para contêineres frigorificados ou contendo cargas perigosas de alto risco, a "TMC" - Taxa de Movimentação de Contêineres, devidos pelos proprietários ou consignatários das cargas, são os seguintes, a partir da assinatura deste Contrato.

Até 6 meses: R\$ 500,00:

Acima de 6 e até 12 meses: R\$ 330,00;

Acima de 12 e até 18 meses: R\$ 253,00;

Acima de 18 e até 24 meses: R\$ 195,00;

Acima de 24 e até 36 meses: R\$ 150,00;

Acima de 38 meses: livre.

Parágrafo Sexto

A "TMC" deve ser compatível com as regras dos Contratos de frete sob a condição "liner terms", ou seja, incluídos todos os serviços básicos de movimentação e armazenagem necessários à recepção e deliberação dos contêineres do acostado do navio ao portão do Terminal, ou vice-versa.

Parágrafo Sétimo

As taxas dos demais serviços serão negociadas livremente entre a ARRENDATÁRIA e os clientes/usuários do TECON-1.

Conforme relatado no mesmo parecer, o mesmo ocorre com o contrato de arrendamento firmado entre a Codesp e a Libra Terminais S/A (PRFES 11/95), no qual se verifica a possibilidade de cobrança dos serviços de segregação de contêineres: *A Cláusula 2ª — Das Operações — prevê no item 1 (Atividades Fundamentais), subitem 1.2, na importação, a descarga para o cais dos contêineres destinados ao terminal (operações básicas) e no subitem 2.7 a cobrança dos serviços prestados diretamente a terceiros (serviços adicionais), significando dizer que os serviços de segregação e entrega de contêineres aos TRA's não estão incluídos na rotina básica de movimentação de contêineres de importação (antiga capatazia) (fls. 669). Referido contrato foi juntado pela Libra às fls. 1073/1095.*

Quanto ao ponto, o TRF3 já decidiu que a cobrança da THC2 é legítima quando não prevista a segregação de contêineres no contrato de arrendamento como serviço básico, conforme se verifica no acórdão a seguir ementado, tendo a autora, inclusive, figurado como apelante:

ADMINISTRATIVO. TRIBUTÁRIO. CADE. EXIGIBILIDADE DA TAXA DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES (THC-2 - TERMINAL HANDLING CHARGE). ILEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO FEDERAL.

CONDENAÇÃO DO ASSISTENTE LITIGACIONAL EM HONORÁRIOS

CONDENAÇÃO DO ASSISTENTE LITISCONSORCIAL EM HONORÁRIOS SUCUMBENCIAIS. POSSIBILIDADE. O litisconsorte assistencial sujeita-se aos mesmos ônus impingidos à parte da qual se aliou processualmente. A União Federal não detém legitimidade para figurar no polo passivo da relação processual, pois o fato de ser de sua competência a exploração direta ou mediante autorização, concessão ou permissão dos serviços de portos marítimos, não lhe defere, "ipso facto", obrigação para ditar as regras tarifárias que são de exclusiva atribuição da CODESP e da ANTAQ, cada qual no respectivo âmbito de atribuição legal. Não sendo a segregação e movimentação de contêineres prevista dentro do contrato de arrendamento como serviço básico de movimentação (horizontal), deve ser cobrada a THC-2 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. (AC nº 0014995-56.2005.4.03.6100, rel. Des. Federal MARLI FERREIRA, Quarta Turma, e-DJF3 Judicial 1 data: 25/03/2015)

Ademais, o STJ já reconheceu a existência dos serviços extras não cobertos pela THC (capatazia), *verbis*:

TRIBUTÁRIO. TAXA DE ARMAZENAGEM PORTUÁRIA. PREÇO PÚBLICO. LIBERAÇÃO DE CARGAS. TAXA DE URGÊNCIA - DECRETO 24.508/34 E 24.511/34. RESOLUÇÃO 136/89. SERVIÇOS EXTRAORDINÁRIOS NÃO ACOBERTADOS PELA CAPATAZIA. 1. À facultatividade da taxa afasta-se a sua natureza tributária, para situá-la como preço público. 2. Serviço de descarga privilegiado pela urgência não acobertado pela taxa de capatazia. 3. Possibilidade de criação de taxa diferenciada por portaria, nos termos do art. 13 do Decreto 24.511/34. 4. Honorários advocatícios que, para serem majorados, demandariam exame de prova, coibido nesta instância especial (Súmula 07/STJ). 5. Recursos especiais conhecidos e improvidos. (REsp 419.141/SP, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 16/05/2002, DJ 02/12/2002, p. 287)

Assim, não vejo abusividade ou ilegalidade na cobrança da THC2 aos terminais alfandegados que atuam no Porto de Santos.

Por fim, ressalto que os pareceres ofertados pelas áreas competentes não possuem caráter vinculante, mas meramente informativo, de modo que o entendimento firmado pela autarquia se dá pela decisão da Diretoria Colegiada, que leva em consideração, também, todo o arcabouço probatório juntado aos autos e, a partir desses elementos, forma seu convencimento. Desse modo, não se pode falar que a decisão da

Antaq está em contrariedade à Nota Informativa nº 15/2005-GRE da Superintendência dos Portos e ao Parecer PRG-ANTAQ nº 164/2005 (até mesmo porque este último parecer foi tornado sem efeito pelo Parecer PRG-ANTAQ nº 495/2009, com dito acima).

III – DISPOSITIVO

Ante o exposto, com base no art. 487, I, do CPC, **RESOLVO O MÉRITO E REJEITO O PEDIDO.**

Condeno a autora ao pagamento das custas e dos honorários advocatícios, que fixo em 10% (dez por cento) sobre o valor atualizado da causa, nos termos do art. 85, § 3º, I, § 4º, III, § 6º, do CPC.

Em caso de interposição de apelação, intime-se a parte contrária para apresentar contrarrazões. Após, subam os autos ao TRF/1ª Região.

Sem recurso, certifique-se o trânsito em julgado e arquivem-se. Não sendo o caso de arquivamento, intime-se o credor para requerer o que entender de direito.

Em havendo manifestação, reclassifique-se o feito.

P. R. I.

Brasília, 30 de abril de 2021.

assinado digitalmente

MÁRCIO DE FRANÇA MOREIRA

Juiz Federal Substituto da 8ª Vara/DF

[1] Art. 3º A Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge -THC) 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, ou seja, a Cesta de Serviços (Box Rate).

Parágrafo único. A comprovação de pagamento da Taxa de Movimentação no Terminal (THC) é condição necessária para a liberação de cargas de importação por parte dos Recintos Alfandegados.

Assinado eletronicamente por: **MARCIO DE FRANCA MOREIRA**

02/05/2021 11:15:32

<http://pje1g.trf1.jus.br:80/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>

ID do documento:



210502111532499000005140

IMPRIMIR

GERAR PDF