

Informa

Notícias e Atualidades sobre Comércio Exterior

THC E THC2 NOVAMENTE

Parece que este assunto da chamada THC2 não morre e não fica claro. Muito embora pareça que os tribunais estejam pendendo a considera-lo legal. Mas entendemos que isso ocorre apenas porque há uma norma para isso. Assim, é legal.



O que temos que discutir é se a norma está correta e, certamente, em nosso modesto entendimento, não está. Não poderia estar em vigor. Isso ocorre apenas, provavelmente, por falta de um estudo adequado sobre ele, ou seja, desconhecimento. Falta lógica sobre seu entendimento.

Ou inconformismo com a perda financeira com a liberação da carga que ocorreria no terminal portuário. Ou portos molhados como dizem alguns, nome com o qual não concordamos. Porto é apenas local de atracação de navios. Tem água para sua entrada. Assim como, certamente, está errada a expressão “Porto Seco”. Expressão consagrada no apagar das luzes do governo que esteve no poder até 2002, com a edição do Regulamento Aduaneiro (RA) dado à luz em 27/12/2002. E que continuou com o atual RA de 2009. É apenas uma Estação Aduaneira Interior (Eadi), aquele adequado a nosso ver.

Terminal Handling Charge (THC) - despesa de manuseio de terminal -, como todos sabem, é aquela despesa portuária referente à movimentação do container no terminal portuário. A movimentação de carga geral e granel tem seu nome no idioma pátrio, como capatazia. É a mesma coisa. Apenas que no container adotamos, desde 1996, a nomenclatura internacional, em inglês.

A sua abrangência, na exportação, dá-se a partir do momento em que o container adentra o terminal portuário. E estende-se à sua movimentação no terminal, até a sua colocação ao lado do navio, pronto para ser içado pelo guindaste de pórtico. Nos terminais modernos, a partir de um portainer ou equipamento equivalente. Na importação, ocorre o movimento inverso, isto é, a THC refere-se à despesa com a movimentação da unidade de carga a partir da sua colocação ao lado do navio, após o desembarque, estendendo-se até o momento em que deixa o terminal portuário. Assim, contrariamente a algumas interpretações equivocadas, não abrange a carga e descarga da mercadoria no e do navio. Essas operações fazem parte do frete e não da THC ou movimentação portuária. E elas são estabelecidas pelas condições que acompanham o frete marítimo, que são as expressões “LT - Liner Terms”, “FIO - Free In and Out”, “FI - Free In” e “FO - Free Out”. Que indicam se as operações de carga e descarga estão ou não estabelecidas no frete, ou são pagas separadamente, mas sempre como frete. Termos já explicados em outros artigos e em nossa literatura.

Portanto, esta despesa ocorre tanto na exportação quanto na importação quando o assunto é comércio exterior. Desse modo, em cada porto em que o container é movimentado. Esses valores são cobrados pelo armador ao exportador e/ou importador. Essa cobrança indireta ocorre desde o momento em que ela deixou de ser a capatazia. E que era cobrada pelo operador portuário

Informa

Notícias e Atualidades sobre Comércio Exterior

estatal, a Cia. Docas, diretamente do comerciante usuário, e transformou-se na internacional THC. A razão para isso é que o cliente do terminal portuário não é mais o embarcador ou consignatário, mas o armador. E destes são cobradas às despesas de permanência e movimentação da carga, enfim, todos os serviços prestados pelo operador portuário a ele em seu terminal, antes do embarque e após o desembarque.

“Tecnicamente”, transferência ao dono da carga, do valor que lhe foi cobrado pelo terminal portuário pelos seus serviços. Quem a paga ao armador depende do Incoterms utilizado na venda e compra da mercadoria pelo vendedor e comprador.

Além da cobrança da THC como a conhecemos hoje, explicada acima, existe também a chamada THC2. Que é explicada como sendo a segregação e entrega do container a um Terminal Retroportuário ou Porto Seco. Onde então deverá ocorrer o despacho da mercadoria, a parte legal da importação. Ou seja, o consignatário da mercadoria, em tese, passou a pagar a THC duas vezes no porto de importação da mercadoria. Uma pela sua movimentação no terminal portuário, e uma pela retirada do container de importação. Também uma movimentação no terminal portuário.

Os terminais alfandegados externos, bem como os consignatários, sempre protestaram contra ela. E isso em face de a julgarem uma dupla cobrança. Que não se justifica, já que esta movimentação da carga no terminal, e sua colocação a bordo do veículo terrestre, para saída do terminal portuário, já está embutida na THC cobrada do armador. Portanto, uma segunda cobrança daquilo que já terá que ocorrer normalmente após o despacho da mercadoria se realizada no próprio terminal portuário.

Os terminais portuários, por sua vez, argumentam que não é bem assim. Que a operação de movimentação desse container para a sua colocação no veículo terrestre é uma operação à parte e que muda toda a sua logística de movimentação e armazenagem da carga. Desse modo, por obrigar a uma mudança no *modus operandi* do terminal, essa nova despesa se justifica. Assim, não pode deixar de ser cobrada, sob pena de provocar prejuízos à operação desse *container* específico. Então tá.

Entendemos que nossa volta a esse assunto é útil visto nunca ter sido ajustado e absorvido de forma adequada. E, para cumprir nosso permanente objetivo para se colocar à discussão assuntos polêmicos como este, e coloque polêmico nisso.

SAMIR KEEDI - SKE CONSULTORIA LTDA. - blogdosamirkeedi.com.br - twitter.com/samirkeedi
- [linkedin.com](https://www.linkedin.com)