

FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

LARISSA DE PAULA OLIVEIRA

**OS IMPACTOS DOS CASOS EXCEPCIONAIS DE SOBRE-ESTADIA NA
COBRANÇA DE DEMURRAGE DE CONTÊINERES**

VITÓRIA
2022

LARISSA DE PAULA OLIVEIRA

**OS IMPACTOS DOS CASOS EXCEPCIONAIS DE SOBRE-ESTADIA NA
COBRANÇA DE DEMURRAGE DE CONTÊINERES**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Graduação em
Direito da Faculdade de Direito de Vitória,
como requisito parcial para a obtenção do
grau de bacharel em Direito.
Orientador: Prof^o Dr. Marcelo Fernando
Quiroga Obregón

VITÓRIA
2022

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BIMCO - *Baltic and International Maritime Council*

BL (Bill of Lading) - Conhecimento de embarque

CC - Código Civil

CCom - Código Comercial

CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar

CP (Charter Party) - Carta partida

FEU (*Forty Feet Equivalent Unit*) - Unidade equivalente a quarenta pés

IMO - International Maritime Organization

TEU (*Twenty Feet Equivalent Unit*) - Unidade equivalente a vinte pés

USD (United States Dollar) - Dólar americano

ZEE - Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| INTRODUÇÃO | 4 |
| 1 DIREITO MARÍTIMO | 6 |
| 1.1 NAVIO | 8 |
| 1.2 CONTÊINER | 12 |
| 2. CONTRATOS MARÍTIMOS | 14 |
| 3. DEMURRAGE | 18 |
| 3.1 CASOS EXCEPCIONAIS DE SOBRE-ESTADIA E SUAS CONSEQUÊNCIAS | 22 |
| 4 CONCLUSÃO | 27 |
| REFERÊNCIAS | 30 |

INTRODUÇÃO

O comércio internacional, assim como a manutenção de atividades econômicas essenciais à vida contemporânea, encontra respaldo jurídico, dentre outras áreas, no Direito Marítimo, que remonta a séculos atrás.

De maneira geral, o Direito, principalmente em uma sociedade transnacional e globalizada, tem sua “existência vinculada ao tempo, estando ambos relacionados com a sociedade” (MOREIRA, 2007, p. 179). Da mesma forma, na concepção de Alexandre Morais da Rosa (2010, p. 158), o Direito se apresenta como um meio para o atendimento da finalidade maior do crescimento econômico.

Essa necessidade de evolução do direito no decorrer do tempo e frente às necessidades sociais e de mercado reflete, também, no direito marítimo, que surge com a evolução da navegação, e a conseqüente necessidade de regras específicas para a regulamentação não só do comércio marítimo, mas também do tráfego e do tráfico marítimos.

O transporte marítimo é o mais importante modal utilizado no transporte de cargas, tanto em virtude do menor custo operacional e de infraestrutura, quanto em razão do menor índice de congestionamento de tráfego quando comparado aos demais modais.

É com a intensificação do comércio internacional de mercadorias que o setor precisa se ampliar, de modo a comportar mais cargas e outras estruturas que permitam a exploração de novas atividades, como o transporte de granéis líquidos. Nesse cenário de desenvolvimento, então, o contêiner passa a ser utilizado como equipamento de unitização de carga para o transporte.

Com o aumento do uso dos cofres de carga, que têm alto valor comercial, o mercado internacional incorporou a cobrança de indenização por sobre-estadia de contêineres. Tal prática foi importada, por analogia, do contrato de afretamento de navios, que tem previsão do Código Comercial de 1850. A *demurrage* de contêineres, diferente da de navios, não é positivada no direito brasileiro, de modo que tem origem e amparo na prática mercadológica.

Além do valor comercial inerente aos contêineres, há de se considerar que a utilização desses cofres é, hoje, o principal meio de acomodar as mercadorias durante a aventura marítima; logo, a cobrança de taxa de sobre-estadia desse acessório encarece os produtos que serão destinados ao consumidor no fim da cadeia de consumo.

Assim, adotando-se posicionamento de que a *demurrage* tem natureza de indenização contratual, o presente trabalho se atém a compreender os efeitos dos casos excepcionais que prejudicam o rigoroso cumprimento do contrato e, assim, obstam a devolução do cofre de carga dentro do prazo estipulado entre as partes, gerando o dever de indenização pela sobre demora.

1 DIREITO MARÍTIMO

O mar é utilizado, desde os primórdios da civilização, não apenas como meio de locomoção de pessoas, mas exerceu importante papel nas descobertas de novos territórios e, ainda hoje, é fonte de riquezas e o mais importante meio de transporte utilizado no comércio internacional. Com o decorrer dos séculos e a evolução da navegação, adveio a necessidade de regras específicas para a regulamentação não só do comércio marítimo, do tráfego e tráfico marítimos, mas também do domínio do mar.

Nesse prisma, o Direito Marítimo surge ante a necessidade de harmonizar normas vigentes, de forma a objetivar a amenização de pontos conflitantes na navegação pelo mar e, também, no comércio exterior, unificando, assim, as regras de tráfego e tráfico marítimos (MARTINS, 2021, p. 48). Essa área do Direito, que guarda especial relação com o Direito Internacional, é o conjunto de normas que regem o uso do mar, consagrando a soberania e a jurisdição dos Estados nas zonas marítimas (BRIOSCHI; GONÇALVES; PEDRA, 2019).

A comunidade internacional, então, com a edição da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) - também chamada de Convenção de Montego-Bay - Jamaica, buscou estabelecer uma ordem jurídica acerca dos mares e oceanos, a fim de facilitar a comunicação internacional e promover o uso pacífico, equitativo e eficiente do mar.

Nos termos da Convenção, as águas oceânicas são divididas em águas interiores, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental. O território marítimo, assim como a divisão desse, se vincula à soberania e à jurisdição dos Estados costeiros. Nesse sentido, o alto-mar é definido por exclusão, sendo considerado toda faixa de mar que não pertence à jurisdição de nenhum Estado.

O mar territorial, por sua vez, é a faixa de água que se estende até doze milhas marítimas, contadas a partir da linha de base do Estado costeiro; isto é, a partir da costa. A soberania exercida sobre a área que compreende o mar territorial se estende

ao espaço aéreo sobrejacente e, no entanto, não é absoluta. Isso porque as embarcações podem exercer o chamado direito de passagem inocente.

Tal direito consiste na possibilidade de passagem do navio de bandeira estrangeira pelo mar territorial sem, contudo, perturbar ou ameaçar a paz, a ordem ou a segurança do Estado costeiro; é a concretização do direito de liberdade de navegação em harmonia com a soberania. O navio em passagem inocente não pode adentrar as águas interiores nem ancorar em terminais portuários nacionais. Na palavra do professor Marcelo Obregón (2020, p. 49),

o instituto marítimo costumeiro da passagem inocente, analisado na Convenção de Genebra de 1958 (art. 14 a 23) onde a maioria dos autores entende que é uma forma de mitigar a soberania absoluta do Estado costeiro dentro do mar territorial, ao permitir, através do tratado, a passagem de navios respeitando a jurisdição civil e penal do pavilhão do navio, desde que a mesma não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro.

As águas interiores, primeira classificação das zonas marítimas, são as localizadas no interior da linha de base do mar territorial; dessa forma, assim são compreendidos os rios, lagos e os portos. Nessa zona, a soberania do Estado costeiro é plena e o direito de passagem é restringido, uma vez que o regime jurídico das águas interiores não é regido pelas regras internacionais.

A Convenção de Montego Bay, assinada na Jamaica, estabeleceu a extensão de 12 milhas marítimas como medida máxima correspondente ao mar territorial, uma vez que o mar territorial de um país não pode alcançar o de outro. O Brasil, nesse sentido, fixou, na forma da Lei nº 8.617 de 1993, a largura de 12 milhas marítimas como correspondente ao mar territorial e, ainda, reafirmou os termos da Convenção acerca do direito de passagem inocente e da soberania do Estado nacional.

Quanto à zona contígua, certo é que compreende a vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir da linha de baixo-mar do litoral do estado costeiro. Nessa extensão das águas, bem como no mar territorial, o Estado soberano deve fiscalizar o tráfico marítimo a fim de evitar infrações penais, ambientais e aos regulamentos fiscais, sanitários, aduaneiros e imigratórios.

No que se refere à zona econômica exclusiva (ZEE), essa é compreendida como a área adjacente à zona contígua; de forma que abrange a largura de até 200 milhas marítimas contadas a partir da linha de base do mar territorial. Nessa zona, o Estado costeiro detém soberania para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais - inclusive daqueles localizados no subsolo; e jurisdição sobre ilhas artificiais e instalações e estruturas localizadas na ZEE, nos termos do artigo 60, inciso 2, da Convenção de Montego-Bay.

Cumprе ressaltar que, embora não configure território do Estado costeiro, a zona econômica exclusiva não configura alto-mar.

A faixa do leito do mar ou subsolo que se estende da linha de base até o bordo exterior do continente é chamada plataforma continental. Nos termos do art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do Mar, essa zona se estende por toda a área de declive suave do solo até o início do talude continental, que é a região de inclinação acentuada do solo - não podendo, contudo, ultrapassar o limite de 200 milhas marítimas, contadas a linha de base.

A definição das zonas marítimas permite o exercício da soberania e jurisdição estatal, bem como a fiscalização de navios e atividades exploratórias.

1.1 NAVIO

Os navios se mostraram, desde muito cedo, importante meio de locomoção, seja por vias marítimas, seja por vias lacustres e fluviais. Pelos navios foram desenvolvidas as civilizações pautadas em comércio e especiarias e tecidos; pelos navios foram descobertos e colonizados novos continentes e é pelo navio que a maior parte do comércio internacional realiza o transporte de cargas destinadas à importação e à exportação.

A conceituação de navio é imprescindível para a aplicação do direito marítimo, haja vista diversas normas internacionais fazerem menção ao conceito para determinar a aplicação das Convenções. Assim, o navio, embora seja uma embarcação facilmente

reconhecida por muitos, é um veículo juridicamente conceituado, cuja definição se mostra imprescindível no ramo do direito marítimo.

Enquanto “embarcação” é um conceito amplo, que abrange toda embarcação utilizada na navegação, como navios, estruturas flutuantes e canoas; “navio” se mostra como um tipo de embarcação, comportando um conceito mais restrito.

Nas palavras da professora Carla Adriana Comitre Gilbertoni (2013, p. 63),

navio é toda embarcação, de alto porte, destinada à navegação marítima, fluvial ou lacustre, dotada ou não de propulsão própria, mas que realize o percurso sobre as águas, transportando para qualquer fim, pessoas ou coisas.

O conceito, embora curto, abarca todas as principais características de um navio; considerando a mais importante delas, que é a capacidade de flutuabilidade dessa embarcação.

Apesar da conceituação doutrinária, a legislação brasileira não evidencia uma definição exata de “navio”. Ao contrário, se refere, em diversos dispositivos de variados códigos e leis, à embarcação, ao navio e ao barco como conceitos sinônimos; de modo a adotar uma definição mais ampla, tratando o navio como sendo uma embarcação.

Os navios, que são bens indivisíveis, são considerados coisas móveis, devido à característica de flutuabilidade e mobilidade e, concomitantemente, bens imóveis, tendo em vista o trâmite de transferência e registro de propriedade e a possibilidade de serem hipotecados.

O navio em construção ou o naufragado não pode ser considerado, para fins técnicos, não pode ser considerado navio conforme o conceito adotado pela doutrina, uma vez que os requisitos de indivisibilidade e flutuabilidade não se fazem presentes.

Dentre as características essenciais de um navio, é possível pontuar a nacionalidade da embarcação; fator que determina a jurisdição do navio, o Estado nacional que

deverá proteger e exercer vigilância sobre o navio e, também, quais convenções internacionais são aplicáveis àquela embarcação. Além disso, é de acordo com a nacionalidade que é possível estabelecer o direito de navegação interior e de cabotagem.

Nos termos do artigo 92 da CNUDM, o navio declarará apenas uma nacionalidade; isso porque, tendo em vista que a nacionalidade do navio significa dependência a um ordenamento jurídico, o navio dispõe de uma relação de submissão à soberania do Estado de nacionalidade.

A nacionalidade é consequência intrínseca ao registro do navio. Assim, o Estado de nacionalidade do navio corresponde ao de registro e, também, ao de bandeira. A bandeira compreende a simbolização da nacionalidade, de forma que a bandeira ostentada pelo navio é aquela que representa o Estado de nacionalidade.

No Brasil, o registro de navios se dá junto à Capitania dos Portos, no domicílio do proprietário ou armador do navio, ou, ainda, no de operação da embarcação. Os navios com arqueação bruta superior a cem toneladas, ou seja, a medida de volume seja superior a cem toneladas, devem ser registrados no Tribunal Marítimo - art. 3º, parágrafo único da Lei 7.652 de 1988.

Existem Estados que estabelecem critérios mais flexíveis para o registro de navios e, da mesma forma, impõe obrigações fiscais ínfimas ou nulas com o objetivo de evitar a evasão da frota de marinha mercante. A prática se mostra como uma manobra estratégica de competitividade, tanto da indústria *shipping*, como dos países que outorgam tais bandeiras.

No entanto, a prática representa um risco para o mercado, uma vez que, como reflexo da flexibilização para a concessão do registro, os países de bandeira de conveniência, muitas vezes, possuem pouca regulamentação marítima, de forma que a fiscalização dos navios resta prejudicada. Assim, acidentes marítimos como derramamento de petróleo se mostram mais frequentes.

Os navios podem ser de Estado ou mercantes. Aqueles representam os navios a serviço do poder público, sejam eles navios de guerra, de fiscalização, navios-escola e “outros de uso exclusivo do do Estado em serviços governamentais e não comerciais” (MARTINS, 2013, p. 234), cabendo destacar que navios privados podem ser requisitados em casos de guerra, por exemplo.

Os navios privados - também chamados mercantes, por sua vez, são os utilizados pela marinha mercante para fins, principalmente, de transporte, de serviços especiais e de apoio.

Dentre os navios de transporte, enquadram-se navios cargueiros, que são utilizados para o transporte de carga; o navio de passageiros, hoje, em especial, os conhecidos cruzeiros marítimos; e, ainda, o navio misto, que transporta tanto carga quanto passageiros.

Os navios mercantes de serviços especiais são os destinados à atuação especializada em demais áreas da indústria *shipping* que não o transporte de pessoas e mercadorias. Assim são compreendidos os navios de reparos, os rebocadores, os quebra-gelo, os de salvamento e os navios experimentais e de pesquisa.

O último "macro grupo" dos navios mercantes comporta os navios *offshore* e de apoio portuário; esses são os navios de apoio, que atuam auxiliando outras embarcações, instalações portuárias e plataformas marítimas - como as petrolíferas.

Os navios cargueiros podem ser classificados consoante ao tipo de carga que transportam; em outras palavras, o navio pode ser classificado conforme a especialidade da carga. A exemplo:

- 1) Navios de carga geral: são aqueles que transportam cargas diversas, que são transportadas soltas dentro dos porões dos navios. O transporte pode ser de caixas, sacos, ferro, carros, dentre outras, sendo que cada porão é dotado de peculiaridades para melhor acomodação das cargas;

- 2) Navios porta-contêineres: são destinados, exclusivamente, ao transporte de contêineres, cofres de carga que potencializa a eficiência das operações de carga e descarga;
- 3) Navios *roll-on-roll-off*: navios equipados com rampas de acesso para a carga e descarga “sobre rodas”, transportam carros e outros veículos.
- 4) Navios graneleiros: podendo transportar granéis sólidos ou líquidos, são equipados com silos ou tanques, respectivamente, para a acomodação da carga
- 5) Navios frigoríficos: navio equipado para o transporte de carga refrigerada ou congelada. (MARTINS, 2013, p. 123)

1.2 CONTÊINER

Frente ao crescimento do comércio exterior e o conseqüente aumento de mercadorias transportadas por mar, o mercado precisou desenvolver novas formas de acomodar mercadorias, a fim de potencializar o espaço e, também, a logística das operações de carga e descarga. É nesse contexto que o uso de contêineres passa a ser difundido.

O contêiner é um cofre de carga que consiste em uma estrutura resistente, apto a acondicionar mercadorias de forma segura, rápida e inviolável. De acordo com normas internacionais e com o Decreto nº 80.145 de 1977, a unidade de carga constitui acessório do navio, e não se mostra como parte da embalagem das mercadorias acondicionadas.

No entanto, quando o contêiner for propriedade do exportador ou do importador, o acessório será considerado como parte do veículo de transporte, e não do navio. (MARTINS, 2017, p. 564).

A *International Organization for Standardization* estabelece os padrões que devem ser adotados para a produção de contêineres, a fim de facilitar e agilizar a movimentação dos cofres em portos ao redor do mundo.

Devido à padronização, os contêineres são medidos em pés (‘), sendo que os mais utilizados são os de medida igual a 20 ou 40 pés. Como forma de facilitar a comunicação, são utilizadas duas unidades de medidas equivalentes - com siglas em

inglês; ao passo que FEU (*forty feet equivalent unit*) refere-se à medida equivalente a 40', enquanto TEU (*twenty feet equivalent unit*), a 20' (MARTINS, 2017, p. 563).

A logística de acomodação dos contêineres nos navios deve ser trabalhada de modo a observar o cronograma de carga e descargas nos portos de rota do navio. Ademais, devido à grande demanda de transporte de cargas containerizadas, deve ser observada, também, a capacidade de empilhamento das unidades de carga, de forma que o número máximo de contêineres empilhados em portos secos ou em navios não pode ultrapassar o limite para evitar a queda dos cofres ou, ainda, outros danos à estrutura desses ou das mercadorias.

Outro fator importante é o tipo de contêiner destinado às cargas, que, assim como os navios, são divididos de acordo com a especialidade. Dentre eles:

- 1) Contêiner de carga geral: chamado *container dry box*, é destinado ao transporte de cargas secas gerais, com capacidade máxima variando de 24 a 27 toneladas;
- 2) Contêiner *high cube*: são, assim como os *dry box*, destinados à carga geral, sendo que possuem altura superior àqueles;
- 3) Contêiner graneleiro: são destinados ao transporte de granéis sólidos, como grãos e outras commodities;
- 4) Contêiner tanque: aqueles destinados ao transporte de líquidos, incluindo produtos químicos corrosivos;
- 5) Contêiner *open top*: abertos no topo, são destinados a produtos com altura superior aos dos demais contêineres e que necessitam, assim, ser carregados no topo dos contêineres;
- 6) Contêiner refrigerado: equipados com aparelhos de refrigeração, são usados para cargas que necessitam ser transportadas com controle de temperatura - como frutas e carnes - ou, ainda, congeladas;
- 7) Contêiner plataforma: composto por apenas o piso - mais reforçado que nos outros tipos, é utilizado para o transporte de cargas com dimensões que excedem àquelas dos outros tipos de unidade de carga (ROJAS, 2013, p. 20-25).

O cofre de carga, sendo, como exposto, essencial para a potencialização da operação de exportação e importação, é produto que tem alto valor de mercado e, por isso, faz-se necessário estudar particularidades que a ele são inerentes.

2 CONTRATOS MARÍTIMOS

Os contratos regidos sob a égide do Direito Marítimo conservam princípios basilares do Direito Civil, tal qual o princípio do *pacta sunt servanda*, de forma que a vontade das partes é soberana - desde que observadas as regras destinadas ao negócio jurídico. Consoante versa Maria Helena Diniz (2022, p. 16), o contrato é instrumento jurídico que tem como fundamento a vontade das partes e, entre elas, constitui fato criador de norma jurídica individual.

Em linhas gerais, o contrato é um acordo feito entre pessoas, de modo que estabelece as obrigações de cada parte e a forma de cumprimento dessas obrigações.

Necessário, contudo, considerar que os contratos utilizados no direito marítimo comercial são, em grande parte, celebrados por partes internacionais. Dessa forma, e tendo em vista que cada Estado soberano possui normas próprias de direito, nesta área são utilizados tratados, direito consuetudinário e normas que são organizadas por instituições internacionais como a *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), que é uma instituição privada formada por operadores do ramo do transporte marítimo internacional.

Dentre os diversos contratos amplamente utilizados em matéria de direito marítimo, tem-se a hipoteca, o contrato de afretamento, o de transporte e, também, o contrato de seguro - esse que, inclusive, tem berço nesta área do direito.

No que se refere ao estudo da sobre-estadia de contêineres é preciso o entendimento de duas espécies principais de contratos, bem como da diferenciação entre eles: o contrato de afretamento e o contrato de transporte.

O primeiro, de afretamento, diz respeito à contratação de utilização e exploração comercial da embarcação e tem previsão no Código Comercial (BRASIL, 1850), em seus artigos 556 e seguintes. Assim, o contrato de afretamento é celebrado quando há a contratação de uma embarcação para a realização de transporte de carga de um local para outro, sendo a contraprestação o pagamento do frete.

No negócio, que é oneroso, comutativo, consensual e bilateral, figuram como partes contratantes o armador, que se espelha à figura do fretador, e o afretador. O mencionado Código estabelece como fretador aquele que dá, e como afretador aquele que “toma a embarcação a frete” - art. 556, CCom (BRASIL, 1850).

Por armador do navio, entende-se como a pessoa - física ou jurídica - que arma a embarcação para possibilitar a exploração comercial desta (art. 2º, IV da Lei nº 9.432 de 1997). Isto é, o armador é quem provê o navio com o indispensável para a utilização desse. Importante destacar, porém, que o armador não se confunde, necessariamente, com a figura do proprietário; de forma que o conceito é dividido em armador-proprietário e armador não proprietário.

Enquanto esse é a pessoa que arma e explora comercialmente a própria embarcação, aquele é o que arma e explora comercialmente o navio de propriedade de terceiros.

O contrato de afretamento é firmado mediante a confecção de um documento chamado *charter party* (CP), ou carta partida, em que são consubstanciadas as obrigações mantidas entre as partes contratantes, o valor estipulado para o frete e, ainda, o destino do navio.

Tal documento tem origem datada ainda da Idade Média e o nome faz referência ao contrato firmado entre fretador e afretador, cujo papel era rasgado em duas partes e, no porto destino, os dois pedaços eram juntados a fim de comprovar a veracidade do documento (MARTINS, 2015, p. 377).

A lei nº 9.432/97, no artigo 2º, inciso I, II e III, estipula três tipos de contrato de afretamento, classificados da seguinte maneira:

- 1) **Contrato de afretamento a casco nu:** também chamado “*demise charter party*”, é a modalidade em que o afretador é responsável por armar o navio, providenciar toda a equipagem e a tripulação e arcar com todas as despesas referentes à operação do navio e ao seu reparo (GILBERTONI, 2013, p. 139).
- 2) **Contrato de afretamento por viagem:** do termo *voyage charter*, o afretamento por viagem é a contratação do navio, em todo ou em parte, para a realização de uma determinada viagem. Segundo Carla Gilbertoni (2013, p. 81), nessa modalidade, o fretador é responsável pela navegabilidade, armação, equipagem, tripulação, combustível e seguro do navio e também assume responsabilidade sobre a carga, enquanto os demais gastos com estiva, operação de carga e descarga e taxas portuárias devem ser pactuadas em contrato.
- 3) **Contrato de afretamento por tempo:** a carta partida, aqui, é chamada *Time Charter Party* (TCP), sendo que o afretador recebe a embarcação armada e tripulada para operá-la por determinado período de tempo previsto na TCP.

Diferente do contrato de afretamento, que tem previsão legal no Código Comercial (BRASIL, 1850), o contrato de transporte encontra amparo legal na redação do Código Civil de 2002 (BRASIL, 2002), mais especificamente nos artigos 730 e seguintes. Segundo o codex, o contrato de transporte é aquele pelo qual a pessoa se obriga a transportar, de um local para outro, coisas ou pessoas mediante retribuição. Essa retribuição, o frete, configura contraprestação pecuniária dada ao transportador em virtude do serviço de transporte contratado.

No cenário marítimo, o contrato de transporte se traduz como o instrumento pelo qual o empresário transportador se obriga a transportar por mar, de um porto para outro, certa mercadoria e entregá-la ao destinatário. No negócio, que assim como o contrato de afretamento é oneroso, comutativo, consensual e bilateral, figuram como partes contratantes o transportador, o embarcador e o consignatário.

O transportador é quem leva a carga de um porto ao outro, é, no Brasil, a empresa brasileira de navegação - que é, nos termos da Lei 9.432 de 1997, a pessoa jurídica, com sede no país, que tem por objeto o transporte aquaviário e possui autorização do órgão competente para operar com embarcações próprias ou afretadas.

O embarcador, ou *shipper*, é, por sua vez, aquele que, importando ou exportando, solicita o transporte de carga ao transportador. É, em outras palavras, quem entrega a mercadoria para o transporte. O consignatário é o responsável pelo recebimento da carga no porto de destino. Desse modo, é o encarregado da retirada da mercadoria do porto e da devolução dos contêineres utilizados para o transporte da carga.

O consignatário da carga, embora não celebre o contrato de transporte junto ao transportador, sofre os efeitos do negócio, de maneira que detém alguns direitos e deveres decorrentes do contrato de transporte; como, por exemplo, o direito de exigir indenização por avarias causadas às mercadorias durante o transporte.

O contrato de transporte converte-se no *Bill of Lading* (BL) ou conhecimento de embarque, em português, que se mostra o documento mais importante do mercado comercial marítimo, tendo em vista que representa a carga embarcada no navio.

É no conhecimento de embarque emitido pelo transportador que constam todas as informações da obrigação a ser adimplida; devendo indicar eventuais avarias percebidas nas mercadorias embarcadas e a obrigatória assinatura do comandante (representante do armador) ou da agência marítima - que funciona como uma *longa manus* do armador. Uma vez assinado o conhecimento de embarque, a responsabilidade sobre a mercadoria passa a ser do transportador, e não mais do embarcador.

Diante desta concepção, apesar de muitos compreenderem que contrato de afretamento se confunde com o de transporte marítimo ou, ainda, que um contrato seria acessório do outro, eles possuem diferenças básicas estruturais, uma vez que, segundo Eliane Octaviano (2017, p. 365-367), o contrato de transporte se relaciona com o transporte de mercadorias pela via marítima, ao passo que o contrato de afretamento se refere à operacionalização e ao uso da embarcação.

Ademais, os dois contratos são materializados em diferentes documentos: o BL se refere ao contrato de transporte marítimo e a carta partida, por sua vez, ao contrato de afretamento.

Noutro giro, é imprescindível destacar que, de ambos os contratos, surge o dever de indenização a título de sobre-estadia, mas enquanto um diz respeito à demora relativa ao navio, o outro se refere ao contêiner.

3 DEMURRAGE

No direito marítimo, a palavra *demurrage* indica a demora. Num primeiro momento, o termo surge como uma consequência do inadimplemento dos contratos marítimos, em razão dos usos e costumes do comércio exterior. Pode-se definir a *demurrage* como a indenização devida pelo tempo além daquele estipulado em contrato (*free time*) para a devolução do contêiner ou do navio.

Segundo Gilbertoni (2014, p. 268), há quem entenda que a *demurrage* tenha natureza de cláusula penal. No entanto, certo é que o dever de o afretador pagar ao armador pela demora representa uma suplementação do frete em virtude do tempo de sobre-estadia do navio ou do cofre de carga. Não se apresenta, portanto, como mera penalidade pelo inadimplemento contratual, mas como uma complementação do valor pago pelo frete do navio; de maneira que a cobrança da sobre-estadia possui, portanto, caráter indenizatório.

Nesse sentido, o Superior Tribunal de Justiça firmou precedentes de que "as *demurrages* têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, o que afasta a incidência do art. 412 do Código Civil" (REsp 1.286.209/SP, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, TERCEIRA TURMA, DJe de 14/3/2016).

Considerando que a cobrança de sobre-estadia adveio da *lex mercatoria*¹ - ou seja, a partir dos costumes da prática comercial, os Tribunais, para coibir eventuais abusos por parte dos transportadores, exigiam estipulação contratual da indenização para

¹ *Lex mercatoria* corresponde ao conjunto de normas desenvolvidas ainda na Idade Medieval que tinham aplicação transnacional e refletiam os usos e costumes do comércio exterior. Nas palavras de Erick Vidigal (2010), a *lex mercatoria* pode ser entendida como "o costume dos comerciantes dirigido à regulação dos contratos e que era aplicado independentemente da lei do lugar e da lei pessoal das partes".

possibilitar a cobrança. Ocorre, no entanto, que a jurisprudência tem firmado entendimento no sentido de que - em homenagem à *lex mercatoria* - a mera comprovação da demora na devolução do contêiner ou do navio basta para viabilizar a cobrança indenizatória. Nesse sentido:

A doutrina e a jurisprudência vêm mitigando o caráter originalmente contratual da *demurrage*, reconhecendo sua incorporação à praxis comercial do transporte marítimo, significando que a sua cobrança independe de expressa estipulação, sendo necessária, apenas, a comprovação da mora na devolução dos contêineres (AgInt no AgInt no AREsp 868.193/SP, Rel. Ministro MARCO BUZZI, QUARTA TURMA, julgado em 27/02/2018, DJe 02/03/2018).

Assim, é possível compreender que a jurisprudência brasileira tem consolidado a prática habitual e milenar do comércio exterior, de forma que se torna dispensável a previsão contratual acerca da indenização.

Insta pontuar, além, que a indenização pela sobre-estadia deriva do contrato de afretamento de navios. Ou seja, a taxa de sobredemora, nesse prisma, seria devida quando extrapolado o tempo de uso do navio para além daqueles estipulados no contrato de fretamento.

No contrato de afretamento é estipulada cláusula de *laytime*, que estabelece o período de tempo acordado pelas partes em que o armador põe e mantém o navio disponível para a carga e descarga sem pagamento de frete adicional, *in verbis*:

5. LAYTIME shall mean the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the Vessel available for loading or discharging without payment additional to the freight. (BALTIC, 2013)

A *demurrage*, então, se caracteriza justamente pelo quando o navio ultrapassa o tempo de estadia, ou *laytime*, e ambos os institutos se mostram de extrema importância para a indústria *shipping*, conforme pontua o BIMCO na circular de "Laytime definitions for charter parties 2013"; uma vez que funciona como mecanismo para coibir a retenção do navio e, por extensão, de contêineres por prazo a maior que aquele estipulado.

O ideal de “*once on demurrage always on demurrage*”, presente no direito privado marítimo e ratificado por tribunais arbitrais ou em julgamentos avulsos derivados de esforço interpretativo de cláusulas o contrato, estipula que uma vez iniciado o período de sobre-estadia, não há fator suspensivo ou interruptivo que o supra.

A demurrage de navios é prevista no Código Comercial de 1850 (BRASIL, 1850) constitui indenização contratual pela não devolução pontual no navio no período de *laytime* e é aplicada, por analogia, aos casos de não devolução pontual dos cofres de cargas dentro do período de *free time*, que são acessórios do navio.

No que se refere à *demurrage* de contêineres, o termo de responsabilidade assinado pelo importador ou exportador confere a obrigação de devolução do contêiner no prazo acordado de *freetime*, que corresponde ao período acordado para o uso do contêiner após o desembarque sem cobrança de novo preço complementar. Nesse documento constam as informações e acerca da liberação e do uso do contêiner, bem como sobre o valor da *demurrage*.

No direito brasileiro, como já mencionado, não há previsão legal da indenização. Por outro lado, a doutrina consolida entendimento de que apenas o armador é quem pode sofrer referido prejuízo, uma vez que o transportador contratual não utiliza o contêiner vinculado à *demurrage*, em novos fretes.

Acerca da responsabilidade, cabe mencionar que é o consignatário final da carga o responsável pelo pagamento da indenização no caso de devolução do contêiner fora do período estipulado. Essa questão é, inclusive, incontroversa nos tribunais:

AGRAVO INTERNO. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE MARÍTIMO. ILEGITIMIDADE PASSIVA REJEITADA. FUNDAMENTO INATAcado. SÚMULA 283 DO STF. SOBREESTADIA DE CONTÊINER NÃO TEM NATUREZA DE CLÁUSULA PENAL, E SIM DE INDENIZAÇÃO. SÚMULA 83 DO STJ. COBRANÇA. RECONHECIDA A RESPONSABILIDADE DA RECORRENTE. ALTERAÇÃO DO ENTENDIMENTO. INVIABILIDADE. SÚMULAS 5 E 7 DO STJ. DECISÃO MANTIDA. RECURSO NÃO PROVIDO. 1. O eg. Tribunal de origem asseverou que a parte recorrente seria parte legítima para responder pela demanda, porque "a empresa apelante, por sponte própria, assumiu a posição de devedora solidário da obrigação, pelo que há mesmo de responder pela obrigação contraída". Tal fundamento, autônomo e suficiente à manutenção do v. acórdão recorrido, não foi impugnado nas razões do recurso especial, convocando, na hipótese, a incidência, por analogia, da

Súmula 283 do STF. 2. Incidência da Súmula 83 do STJ, pois o acórdão recorrido decidiu em sintonia com a jurisprudência do STJ no sentido de que "as demurrages têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, o que afasta a incidência do art. 412 do Código Civil" (REsp 1.286.209/SP, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, TERCEIRA TURMA, DJe de 14/3/2016). 3. O eg. Tribunal a quo asseverou que a parte recorrente teria responsabilidade para "devolver o contêiner e a de pagar sobreestadia por força das disposições do contrato que obriga a consignatária das mercadorias a devolvê-lo dentro do prazo concedido (...) e que está ausente prova de vício na manifestação de vontade quando da assinatura do contrato". Tal solução não se desfaz sem o reexame de provas e de cláusulas contratuais, providência vedada no âmbito do recurso especial, pelas Súmulas 5 e 7 do STJ. 4. Agravo interno a que se nega provimento. (AgInt nos EDcl no AREsp n. 1.199.157/SP, relator Ministro Lázaro Guimarães (Desembargador Convocado do TRF 5ª Região), Quarta Turma, julgado em 14/8/2018, DJe de 22/8/2018.)

Tal responsabilidade legal deriva originariamente do BL, da formalização e da assinatura do Termo de Compromisso de Devolução do Contêiner, pois é o próprio consignatário da carga ou, muitas vezes, quem age em nome desse, que retira o contêiner com a mercadoria do porto ou da instalação portuária. Essa legitimidade passiva é originada independentemente de culpa.

As cobranças de *demurrage* de contêineres são legitimadas pela prática comercial costumeira e servem para coibir abusos e prejuízos contra a atividade principal dos armadores, que é o transporte internacional marítimo mediante a cobrança do frete. Não se pode, no entanto, haver cobranças abusivas da indenização pela sobre demora, de forma a se evitar desproporcionalidades desarrazoadas na cobrança.

A *demurrage* se origina, em geral, por situações que independem da ação do consignatário, mas que são vistas como previsíveis, um risco do negócio, em especial no conturbado sistema de distribuição logístico brasileiro - sistema esse que é permeado por congestionamentos, acidentes, greves e paralisações de servidores alfandegários, burocracia do despacho aduaneiro. Há de se considerar, ainda, causas geradas pela negligência do importador.

Qualquer demora durante o transporte da mercadoria enseja a cobrança de indenização. Fatores como direito de visita, por exemplo, que consiste no direito de navio oficial em alto-mar abordar e se aproximar de um navio suspeito de tráfico humano, tráfico de drogas, pirataria, e outros crime por exemplo.

Assim, ainda que a demora seja causada pelo exercício do direito de visita, a *demurrage* é caracterizada, o que gera consequências ao afretador. É claro, porém, que o direito de visita está relacionado à sobre-estadia de navios, não de contêineres – que só depende, para o início da contagem, da descarga do cofre de carga no porto de destino, quando a responsabilidade passa a ser do consignatário da carga.

Fato é que todas os motivos expostos acima se mostram fontes hábeis a gerar o direito à cobrança de *demurrage* por parte do armador ou do agente marítimo.

Na indústria shipping, discute-se a possibilidade de flexibilização da incidência de *demurrage* em casos de eventuais excepcionalidades que não podem ser evitadas por vontade do importador ou exportador.

3.1 CASOS EXCEPCIONAIS DE SOBRE-ESTADIA E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Neste tópico encontra-se, por exemplo, a demora na devolução do contêiner por motivo de guerra, por atraso no processo de desembarço aduaneiro em virtude de greve da alfândega e, ainda, mais recentemente, a pandemia da covid-19. É importante ressaltar que, embora se tratem de casos excepcionais, não são necessariamente casos considerados fortuitos pela jurisprudência nacional ou pela doutrina.

No cenário pandêmico, além da carência de trabalhadores portuários e de servidores alfandegários para processar o desembarço aduaneiro, há de se considerar o congestionamento na entrada e saída de navios dos principais portos do mundo. É desse modo que a pandemia impacta na ocorrência da *demurrage*, tendo em vista que, ao ser desembarcado no porto de destino, o contêiner depende de liberação da aduana e da retirada por parte do consignatário da carga.

Nesse sentido, deve-se considerar que os impactos gerados pelas medidas de combate à disseminação do vírus incluem o consumo do comércio *online* e a dificuldade de escoamento das mercadorias dos portos, uma vez que o protocolo sanitário impõe o afastamento daqueles indivíduos com suspeita de COVID-19, os

lockdowns impostos às populações de diversos países e, ainda, a quarentena de navios cuja tripulação apresente sintomas da doença.

Ainda, o frete marítimo, bem como a indenização por sobre-estadia são calculados em dólares americanos (USD), que sofreu alta durante a pandemia se comparado ao real (R\$), moeda desvalorizada durante o mesmo período. O consumidor final da mercadoria importada, nesse prisma, é quem suporta a elevação do custo de importação devido às consequências logísticas e econômicas da pandemia global da Covid-19.

Num primeiro momento, a China, isoladamente, adotou o *lockdown* como medida para conter a disseminação do vírus, solução adota por outros diversos países, como o Brasil, posteriormente. Com a restrição, as entradas e saídas dos portos ficam congestionadas, o que acarreta um acúmulo de contêineres concentrados na zona portuária.

O aglomerado de cofres de carga, somado à reduzida mão de obra portuária e aduaneira, implica numa escassez de contêineres ao redor do mundo, o que afeta diretamente o comércio internacional, que depende da containerização da carga para a realização do transporte marítimo.

Assim, com a escassez de contêineres, a devolução desses após o período de *laytime* é imprescindível para a dinamização do transporte marítimo, de modo que não ocorra atrasos ainda mais severos na importação e exportação de mercadorias ao redor do mundo. A *demurrage*, nesse contexto, se apresenta como mecanismo de regulação do mercado, objetivando diminuir os casos de atraso na devolução hábil a ensejar a indenização pela demora.

Em relação à pandemia, a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento pontuou, em documento informativo, que o comércio marítimo é impactado pelas medidas impostas como combate ao vírus. Isso porque, uma vez findo o período de *laytime*, a ocorrência da sobre-estadia não será interrompida por medidas restritivas impostas pela autoridade portuária, o que gera o dever de indenizar.

General charter exceptions will not suspend the running of laytime. The provisions of the Hague Rules (or Hague-Visby Rules) incorporated under a clause paramount are also irrelevant to the running of laytime and demurrage.³⁶ Nor will restrictions on loading or discharge imposed by the port authority affect the running of laytime and demurrage. (BALTIC, 2013)

Essa lógica deve ser mantida no que se refere às situações em que o dever de indenizar deriva de greves, sejam essas da alfândega ou de caminhoneiros, por exemplo.

A máxima *once in demurrage always in demurrage* é tradução da prática mercadológica relacionada ao comércio exterior. Carla Gilbertoni (2020) enuncia, em artigo recente publicado no site da IBDMAR, que os casos em que o navio entra em quarentena por infecção da tripulação por covid-19 não caracteriza hipótese de força maior hábil a desvincular a parte da obrigação contratual (art. 393, CC), uma vez que há, com as devidas precauções estabelecidas nos protocolos de segurança do trabalho editados pelas organizações internacionais, como evitar propagação tamanha da doença.

Assim, segundo a autora, não seria, de igual modo, hipótese de alteração de circunstâncias, nos termos dos artigos 317 e 478, CC. Isso porque em se tratando de contrato de transporte, do qual deriva a *demurrage* de contêineres, não há qualquer alteração da base objetiva do contrato, sendo que as mudanças na esfera marítima durante a pandemia se deram tão somente no que tange aos protocolos de trabalho.

Claro, no entanto, que as imposições de quarentena a tripulações em virtude do coronavírus ocorreram e, nesse aspecto, é de salientar que os contratos – geralmente celebrados em versões padronizadas – costumam, historicamente, a estabelecer cláusulas que excepcionam a quarentena quando da aferição de sobre-estadia.

A crise logística iniciada em 2020, contemporânea à pandemia, e intensificada pela eclosão da Guerra da Ucrânia tem o efeito prático do aumento das sobre-estadias sentido pelo consumidor final, que percebe o aumento dos produtos em geral.

A escassez de contêineres é um dos fatores amplamente noticiados e está relacionada diretamente com o congestionamento dos portos. Assim, quanto mais o navio demora para atracar, desembarcar e embarcar a mercadoria, mais navios e contêineres são necessários para transportar a mesma quantidade de carga, tendo em vista o atraso na rota.

A Antaq, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, através da Resolução nº 62/2021, estabeleceu entendimento já consagrado pela doutrina e pelo mercado, no sentido de que

Art. 21. A responsabilidade do usuário, embarcador ou consignatário pela sobre-estadia termina no momento da devida entrada do contêiner cheio na instalação portuária de embarque, ou com a devolução do contêiner vazio no local acordado, no estado em que o recebeu, salvo deteriorações naturais pelo uso regular.

§ 1º Caso o embarcador decida postergar o embarque do contêiner por qualquer motivo, ou dê causa ao postergamento, a contagem do prazo da sobre-estadia somente se encerrará no momento do efetivo embarque.

§ 2º A contagem do prazo de livre estadia do contêiner será suspensa em decorrência de:

I - fato imputável diretamente ao próprio transportador marítimo, ao proprietário do contêiner, ou ao depósito de contêineres (depot); ou
II - caso fortuito ou de força maior, se não houver se responsabilizado por eles expressamente.

§ 3º A contagem da sobre-estadia que já tiver sido iniciada não se suspende na intercorrência de caso fortuito ou força maior.

§ 4º O transportador marítimo ou o proprietário do contêiner deverá manter disponível ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL, a partir do 1º (primeiro) dia de contagem da sobre-estadia, enquanto esta durar, a identificação do contêiner e o valor diário de sobre-estadia a ser cobrado. (BRASIL, 2021, p. 11)

Assim, a Agência estabelece regras de comportamento para o mercado, seja no sentido da transparência da informação seja quanto à previsibilidade das cobranças, as quais não devem ser abusivas. A referida norma também impõe aos transportadores marítimos e agentes intermediários a vedação de cobrança ao usuário ou embarcador das despesas pela armazenagem adicional e outros serviços prestados em decorrência do não embarque das cargas no prazo previamente programado, salvo se aquele lhe der causa.

A resolução não tipifica, entretanto, a pandemia como sendo fator de força maior ou de caso fortuito; razão pela qual cumpre observância à doutrina especializada e à

jurisprudência, até que norma internacional de regulação do mercado sobrevenha em sentido oposto.

Assim, não sendo a pandemia enquadrada – no contexto do comércio marítimo – como caso fortuito ou força maior, não há o que se falar em suspensão da cobrança de *demurrage* de contêineres; indenização que garante o equilíbrio do mercado.

Há de se considerar, ainda, o caso em que a sobredemora na devolução dos cofres de carga é ocasionada pelo atraso no processo de desembarço aduaneiro, em virtude de greves da alfândega ou, ainda, pelos atrasos naturais da burocracia da aduana.

Sobre isso, a jurisprudência pátria conta com diversos julgados em que a questão foi apreciada e é firme no sentido de que o atraso alfandegário constitui risco da atividade econômica, de modo que não configura hipótese de força maior ou caso fortuito. A exemplo:

AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER. OFENSA AO ART. 535 DO CPC/73 NÃO CONFIGURADA. LEGITIMIDADE PASSIVA. PRESCRIÇÃO. TRANSPORTE UNIMODAL OU MULTIMODAL. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO. ATRASO NA DEVOLUÇÃO CONFIGURADO. FORÇA MAIOR NÃO DEMONSTRADA. RISCO DO NEGÓCIO. ALTERAÇÃO DO CONTEXTO FÁTICO-PROBATÓRIO. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULAS 5 E 7/STJ. AGRAVO NÃO PROVIDO.

1. Não se constata a alegada violação do art. 535 do Código de Processo Civil de 1973, na medida em que a eg. Corte de origem dirimiu, fundamentadamente, as questões que lhe foram submetidas, não sendo possível confundir julgamento desfavorável com ausência de fundamentação.

2. A Corte de origem, analisando o contexto fático-probatório dos autos, concluiu pela legitimidade passiva da agravante, uma vez que foi ela quem contratou com a agravada, bem como outorgou poderes ao seu despachante para praticar os atos necessários ao desembarço aduaneiro da mercadoria e devolução dos contêineres. A alteração do entendimento constante no acórdão encontra óbice nas Súmulas 5 e 7 do STJ.

3. Não tendo havido manifestação da Corte de origem sobre qual a modalidade do contrato de transporte (se unimodal ou multimodal) e não tendo sido opostos embargos de declaração para sanar eventual omissão sobre o tema, torna-se inviável definir, em sede de recurso especial, qual o prazo prescricional aplicável no caso concreto, por ausência de prequestionamento e por se tratar de questão eminentemente fática.

4. Esta Corte Superior já se manifestou no sentido de que eventuais atrasos na devolução dos contêineres, decorrente da ação de autoridades alfandegárias, não constitui força maior ou caso fortuito, uma vez que faz parte dos riscos do negócio.

5. Agravo interno não provido.

(AgInt no REsp n. 1.365.347/SP, relator Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, julgado em 21/2/2019, DJe de 18/3/2019, grifo nosso)

As greves de caminhoneiros e da alfândega, possíveis e não raras quando falamos em Brasil, e eventuais atrasos burocráticos consistem em fato público e notório, comum a países em desenvolvimento e, por isso, não podem ser considerados imprevisíveis a ponto de configurarem excludente de responsabilidade sobre o pagamento de *demurrage*.

Sendo fato conhecido e previsível, embora não previsto, tais fatores se assemelham muito mais a um risco do negócio que a caso fortuito, ainda que não haja culpa do consignatário da carga.

O Direito Marítimo Internacional tem como principal fonte os costumes e, por isso, os seus institutos são conservados ao longo do tempo e dos contextos, sendo flexibilizados apenas em casos excepcionalíssimos de força maior. Nessas oportunidades, a incidência da *demurrage* deverá ser estudada conforme o caso concreto e, se assim for prudente, afastada.

Importante, portanto, pontuar que o Direito Marítimo, assim como o Direito Civil, visa à manutenção do contrato, em homenagem ao princípio *pacta sunt servanda*, pilar do direito privado como um todo. Dessa maneira, os contratos marítimos, como o de transporte, devem ser cumpridos com rigor, sendo que o descumprimento das cláusulas gera indenização por eventuais prejuízos sofridos pelas partes.

A *demurrage*, então, não é afastada por todo e qualquer evento excepcional, mas apenas por aqueles que configurem caso de força maior ou fortuito. Deve-se considerar, para tal caracterização, que qualquer viagem marítima é considerada uma aventura e, por isso, o seguro marítimo é contrato obrigatório nas expedições. Assim, ainda que a *demurrage* não seja devida por algum fator de força maior, por exemplo, outros contratos marítimos atuam como reguladores dos negócios.

CONCLUSÃO

Da análise, é possível depreender que o setor de transporte de carga marítima foi impactado de maneira nunca antes vista no mercado. A escassez de contêineres,

acompanhado do aumento da demanda de movimentação de cargas em virtude da pandemia e do pelo congestionamento dos portos, bem como o agigantamento do comércio online ocasionaram um problema logístico internacional; sendo certo que não apenas o preço médio dos fretes aumentou, mas também que o pagamento de indenização por sobre-estadia.

A jurisprudência não reconhece a greve e eventuais dificuldades burocráticas como excludentes de responsabilidade justamente por se tratarem de fatos públicos e notórios.

Nesse prisma, cumpre enfatizar que a greve ou problemas burocráticos são circunstâncias que devem ser enfrentadas diretamente com quem os deu causa, não podendo, assim, ser transferidas ao transportador marítimo para amargar o prejuízo. Assim, a demurrage é devida independente da causa que lhe originou, o que não exclui eventual ação de regresso oponível a quem deu causa à demora e, conseqüentemente, à sobre-estadia.

Importante considerar que nem sempre é possível definir o agente causador da demora, como no caso da pandemia, por exemplo. Assim, embora a demora não tenha se dado por culpa do consignatário da carga, a indenização será por ele devida uma vez que a incidência de *demurrage* constitui risco da atividade no comércio marítimo, que é, por essência, uma aventura.

Logo, o setor marítimo, especificamente acerca dos contratos de transporte, não pode ser impactado em obrigações em virtude de fatos conhecidos e comuns à logística.

Nesse sentido, pode-se enquadrar também a pandemia, que é combatível e, portanto, compatível com a manutenção do transporte internacional de cargas, desde que observados os protocolos sanitários estabelecidos internacionalmente e por cada país.

A *demurrage*, indenização cobrada há séculos e aplica analogicamente à containerização de cargas, é instituto jurídico que mantém o equilíbrio da relação contratual e, também, do mercado internacional marítimo. Assim, não é passível de

flexibilização por eventuais fatos previsíveis ou que não impossibilitem plenamente o funcionamento do mercado.

Certo é que, assim como em diversos outros setores, a pandemia acarretou sérias consequências nos contratos de transporte marítimo, tendo em vista que há o congestionamento dos portos, a imposição de quarenta a navios e a desaceleração do desembaraço aduaneiro.

A análise da cobrança de *demurrage*, nesse prisma, deve ser individualizada, caso a caso, em busca de soluções, sendo o tema importante e polêmico independente da conclusão da análise.

A *demurrage* de contêineres é, por fim e inequivocamente, agente regulador de mercado e importante instituto do direito marítimo internacional

REFERÊNCIAS

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL. Laytime Definitions for Charter Parties 2013. **SPECIAL CIRCULAR**, [s. l.], 10 set. 2013. Disponível em: <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2018/10/VOYLAYRULES-2013.pdf>. Acesso em: 29 set. 2022.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

_____. **Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Brasília, DF, 14 mar. 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 30 ago. 2022.

_____. **Instrução Normativa da Receita Federal Brasileira nº 800, de 27 de Dezembro de 2007**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2007/in8002007.htm>. Acesso em 14 de Maio de 2021.

_____. **Lei nº 10.406 de 10 de Janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 20 ago. 2022

_____. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm.

_____. **Lei nº 556, de 25 de junho de 1850**. Institui o Código Comercial. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-556-25-junho-1850-501245-publicacaooriginal-1-pl.html>.

_____. **Lei nº 8.617 de 04 de Janeiro de 1993**. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm. Acesso em 01 set. 2022.

_____. **Lei nº 9.432 de 08 de Janeiro de 1997**. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9432.htm. Acesso em: 21 ago. 2022.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/ Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Resolução Normativa n. 18**. Brasília. DF: MTPAC/ANTAQ, 21 dez.2017

_____. Superior Tribunal De Justiça. **Agravo em Recurso Especial nº n. 1.365.347/SP, de 21 de fevereiro de 2019**. Sobreestadia de contêiner. Legitimidade passiva. Transporte unimodal ou multimodal. Atraso na devolução configurado. Força maior não demonstrada. Brasília, DF, 18 mar. 2019.

BRIOSCHI, Livia; GONÇALVES, Luisa Cortat Simonetti; PEDRA, Adriano Sant'Anna. **Dever Internacional de Reciclagem de Resíduos Plásticos pelos Navios**. Revista Científica Foz [online], v. 2 n. 2, p. 71-88, 2019. Disponível em: <http://repositorio.fdv.br:8080/bitstream/fdv/972/1/138-Texto%20do%20artigo-277-1-10-20200201.pdf>.

CASTRO, Junior. **Direito marítimo, Regulação e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

COLLYER, Wesley O. **Sobreestadia de navios**: a regra "once on demurrage, Always on demurrage" jus Navigandi, Teresinha, ano 11 n.1166, 2006, Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/8889/sobreestadia-de-navios>>. Acessado em : 22 set. 2022.

COSTA, Francisco Campos da. **Análise prático-teórica da natureza jurídica e da formação do contrato de fretamento de navios mercantes por viagem**: os impactos da insegurança jurídica no custo Brasil. Orientador: Prof. Dra. Eliane Maria Octaviano Martins. 2017. 136 p. Dissertação (Mestrado em Direito Internacional) - UNISANTOS – Universidade Católica de Santos Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu, [S. l.], 2017. Disponível em: [https://tede.unisantos.br/bitstream/tede/3803/2/Francisco%20Campos%20da%20Co](https://tede.unisantos.br/bitstream/tede/3803/2/Francisco%20Campos%20da%20Costa.pdf) sta.pdf. Acesso em: 13 set. 2022.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **A responsabilidade civil do transportador marítimo de cargas**. s.l. 18 fev. 2021. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/18524/a-responsabilida-de-civil-do-transportador-maritimo-de-cargas>>. Acesso em: 19 set. 2022.

DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO - EFOMM. Locução de: Marcelo Neves. Rio de Janeiro: 3 fev. 2021. Disponível em: <<https://open.spotify.com/show/70ANR0ZyKa0KtRERBVMBoZ>>. Acesso em: 27 ago. 2022.

DINIZ, Maria H. **Curso de direito civil brasileiro: teoria das obrigações contratuais e extracontratuais**. v.3. São Paulo: Editora Saraiva, 2022. E-book. ISBN 9786555598711. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786555598711/>. Acesso em: 20 set. 2022.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Considerações sobre os impactos do Covid-19 nos contratos de fretamento marítimo**. [S. l.], 9 abr. 2020. Disponível em: <http://www.ibdmar.org/2020/04/impactos-covid-contratos-fretamento-maritimo/>. Acesso em: 23 ago. 2022.

_____. **Teoria e prática do direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2015.

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional: um enfoque em comércio exterior**. São Paulo: Editora Saraiva, 2017. E-book. ISBN 9788547228453. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788547228453/>. Acesso em: 20 set. 2022.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. Volume I - teoria geral. Barueri, SP: Manole, 2013.

_____. **Curso de direito marítimo**. Volume II - vendas marítimas. Barueri, SP: Manole, 2013.

_____. **Curso de direito marítimo**. Volume III - contratos e processos. Barueri, SP: Manole, 2015.

MASCONTAINER Logistics and Trade News. **Bloqueios na China começam a impactar transporte marítimo global**. [s.l.]: 24 abr. 2022. Disponível em: <https://www.mascontainer.com.br/bloqueios-na-china-comecam-a-impactar-transporte-maritimo-global/>. Acesso em: 20 out. 2022.

MORAES, Guaracy do Nascimento. **A responsabilidade civil das partes do contrato de afretamento marítimo de viagens irregulares (tramps) em decorrência dos sinistros marítimos**. 2022. 116 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Católica de Santos, Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Direito, 2022

MOREIRA, N. C. A função simbólica dos direitos fundamentais. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**, n. 2, p. 163-192, 13 ago. 2007.

MUNIZ, Rafael. **A nacionalidade do navio à luz da convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar de 1982**: o vínculo efetivo entre o estado e o navio. 2009. 108 f. Dissertação (Mestrado em Produção do Direito Positivo) - Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2009.

OBREGÓN, Marcelo F. Quiroga. **Direito marítimo ambiental**: dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho no âmbito nacional e internacional. Belo Horizonte: Fórum. 2020.

QUEIROZ, Virginia Nascimento. A importância da logística internacional para a manutenção das atividades de comércio internacional durante a pandemia de Covid 19: um estudo de caso da Indústria Têxtil Alfa. 2021. 56 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração) - Faculdade de Economia, Administração, Atuária e Contabilidade, **Universidade Federal do Ceará**, Fortaleza, 2021.

REZEK, F. **Direito internacional público**. 18. ed. São Paulo: Saraiva, 2022. E-book.

ROSA, A. M. DA. O que resta do Estado nacional em face da invasão do discurso da Law and Economics. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**, n. 7, p. 151-182, 17 fev. 2010.

VIDIGAL, Erick. A *lex mercatoria* como fonte do direito do comércio internacional e a sua aplicação no Brasil. **Revista de informação legislativa**, Brasília, v.47, n.186, jun. 2010. São Paulo, ano 98, v. 886, p. 87-116, ago. 2009.

WINTER, James. **A cobrança de demurrage de contêineres na importação por transporte marítimo internacional**: o caso brasileiro. 2019. fls. 81. Orientador: Mario Engler. Dissertação (Mestrado em Direito dos Negócios) - Fundação Getulio Vargas, Escola de Direito de São Paulo, 2019.