

Agência Nacional de Transportes
Aquaviários

Experiência Internacional
na Regulação
da Sobre-Estadia





República Federativa do Brasil

**Jair Bolsonaro
Presidente da República**

Ministério da Infraestrutura

**Tarcísio Gomes de Freitas
Ministro da Infraestrutura**

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ

Diretoria Colegiada

**Eduardo Nery
Diretor-Geral**

**Adalberto Tokarski
Diretor**

**Gabriela Coelho
Diretora Interina**



©2020 – ANTAQ

SEPN Quadra 514, Conjunto "E", Edifício ANTAQ, SDS, 3º andar, 55 61 20296764

CEP: 70760-545, Brasília - DF

sds@antag.gov.br

gde@antag.gov.br

Permitida a reprodução parcial sem fins lucrativos, por qualquer meio, se citada a fonte.

Equipe técnica:

Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS)

José Renato Ribas Fialho – Superintendente

Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE)

José Gonçalves Moreira Neto – Gerente

Especialistas em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários:

Ana Paula Harumi Higa

Arthur Felipe de Menezes Il Pak

Rodrigo Guimarães Trajano

Diagramação: José Antonio Machado do Nascimento

A265e

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Brasil).

Experiência internacional na regulação da sobre-estadia. / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. --Brasília: ANTAQ, 2021.

78p.:il.

1. Regulação. 2. Sobre-estadia. 3. Transportadores marítimos. 4. Logísticos. I. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Brasil). II. Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS). III. Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE).

CDD: 387.5

Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Experiência Internacional na Regulação da Sobre-Estadia

Brasília
2021

Lista de figuras e tabelas

Figura 1 - Perfil dos contribuintes. Fonte: Tomada de Subsídios 03/20 – Elaboração GDE/SDS/ANTAQ.	43
Figura 2 - Natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres. Fonte: Tomada de Subsídios 03/20 – Elaboração GDE/SDS.	44
Figura 3 - O Termo de Responsabilidade é contrato de adesão? Fonte: Tomada de Subsídios 03/20 – Elaboração GDE/SDS/ANTAQ.	44
Figura 4 - Favorável a alguma forma de regulação da sobre-estadia? Fonte: Tomada de Subsídios 03/20 – Elaboração GDE/SDS/ANTAQ.	45
Tabela 1 - Movimentação acumulada, em TEU, entre portos brasileiros e estrangeiros (2018). Fonte: ANTAQ. Anuário Estatístico (2018).	47
Tabela 2 - Amostragem de portos por continente. Fonte: Elaboração GDE/SDS.	47
Tabela 3 - Participação de mercado e fonte de dados de sobre-estadia de cada transportador marítimo. Fonte: Participação de mercado disponível em: https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/ . Acesso em 13/11/2020. Elaboração GDE/SDS.	48
Tabela 4 - Preço da Sobre-estadia média por transportador na importação no 14º dia (USD/dia).	54
Tabela 5 - Preço da Sobre-estadia média por transportador na importação no 14º dia (USD/dia).	56
Tabela 6 - Prazo de livre estadia na importação, por armador.	57

SUMÁRIO

Lista de Figuras e tabelas	IV	5.5.1. Valores de sobre-estadia na importação	54
1. INTRODUÇÃO	5	5.5.2. Vlores de sobre-estadia na exportação	56
2. NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-ESTADIA	11	5.5.3. Pazos de livre estadia na importação	57
2.1. Origem	11	5.5.4. Prazos de livre estadia na exportação	58
2.2. Divergências doutrinárias	16	5.6. Análise comparativa dos valores de sobre-estadia e prazos de livre estadia	59
2.3. Jurisprudência dominante	19	5.6.1. Sobre-estadia média na importação	60
3. EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL	21	5.6.2. Sobre-estadia média na exportação	62
3.1. Regra interpretativa da FMC	22	5.6.3. Livre estadia na importação	64
3.2. Recomendações da FIATA	30	5.6.4. Livre estadia na exportação	66
4. A COBRANÇA DA SOBRE-ESTADIA NO BRASIL	31	6. CONCLUSÕES	67
4.1. Termo de responsabilidade por devolução do contêiner	32	7. REFERÊNCIAS	71
4.2. Papel do despachante aduaneiro	35	8. ANEXOS	76
4.3. Cobrança do “spread” na demurrage	38	1 - Regra Interpretativa de Sobre-estadia e Detenção sob a Lei de Navegação Marítima - Comissão Marítima Federal dos Estados Unidos (tradução livre)	76
4.4. Problemas logísticos brasileiros	39	2 - Quantitativo e Resumo das Contribuições na Tomada de Subsídios n°03/2020	78
4.5. Posicionamento dos grupos de interesse na tomada de subsídios	42		
5. COMPARAÇÃO DE VALORES	46		
5.1. Amostragem	47		
5.1.1. Portos	47		
5.1.2. Transportadores marítimos	48		
5.1.3. Tipos de contêineres	48		
5.2. Metodologia de cálculo de sobre-estadia média	49		
5.3. Observações metodológicas	50		
5.4. Tipo de pesquisa	53		
5.5. Valores de sobre-estadia e prazos de livre estadia	54		

1. INTRODUÇÃO

Conforme ressalta Silveira (2018), no início dos anos 90, concomitantemente com a explosão das importações ocasionada pela abertura da economia, a navegação marítima passou a sofrer com a falta de contêineres. Isso porque os importadores brasileiros, acostumados a receber mercadorias e levá-las a suas instalações, usavam os contêineres como armazéns, levando meses para a devolução, sem que recaísse qualquer ônus. Diante dessa situação, alguns armadores passaram a fazer valer a “cláusula de contêiner”, constante no conhecimento de transporte, onde estavam anotados os dias de estadia livre (*free time*), e os dias de sobre-estadia, ou *days on demurrage*.

O objetivo, a princípio, era promover a conscientização dos importadores para a devolução rápida das unidades que utilizavam para acondicionamento das mercadorias, mas logo se tornou uma grande fonte de renda, porque os importadores não conseguiam desovar as unidades e devolvê-las a tempo de cumprir o prazo livre. (SILVEIRA, 2018 p.5)

Portanto, a sobre-estadia de contêineres decorre do desbalanceamento na movimentação de contêineres na exportação e importação. O gargalo logístico exigiu um posicionamento dos transportadores na garantia de que os contêineres seriam devolvidos no prazo acordado e de que a cadeia logística não seria interrompida.

As causas para a não devolução no prazo acordado são inúmeras, mas ganham maior relevância quando o sistema não funciona de forma otimizada. Apesar dos esforços pioneiros, uma década depois da abertura da economia, ainda se fazia necessário publicar, na imprensa especializada, matérias que apontavam o instituto da sobre-estadia de contêineres como saída jurídica para a reinserção dos contêineres na cadeia logística.

Os motivos para a demora na devolução da unidade vazia são os mais variados: atraso para o início dos trâmites junto ao armador; falhas documentais; mercadorias que emperram na burocracia dos órgãos alfandegários; apreensão de mercadorias importadas sem o atendimento das exigências legais; desacordos comerciais entre exportador e importador, causando o abandono da carga e seu decreto de perdimento; falta de espaço ou condições para receber a mercadoria nas dependências do importador, com a utilização do contêiner como embalagem e, por fim, onde causa e consequência do problema se confundem, alguns importadores, cientes da dificuldade em obter contêineres vazios, retém a unidade em seu poder deliberadamente, a fim de utilizá-la em futuras exportações.

[...]

Um dos meios para a transposição do obstáculo da falta de contêineres é a conscientização de todos os *players* do setor que eventuais problemas com a mercadoria não afetam a unidade de carga e não podem prejudicar sua imediata devolução ao armador. O caminho mais indicado para a criação dessa cultura no mercado é através da cobrança da *demurrage* (termo inglês para sobreestadia) de contêineres. Embora o dispositivo legal não tenha força para obrigar o importador a devolver rapidamente o cofre de carga, existe uma cláusula nos contratos de transporte que obriga o importador ao pagamento de uma multa por sua retenção exagerada.

[...]

O recebimento de valores a título de *demurrage*, por si só, já teria um efeito bastante positivo, que seria o de minimizar as perdas ocasionadas pela indisponibilidade do contêiner, contribuindo de forma indireta para moderar eventuais aumentos no frete. Porém, são os efeitos a longo prazo da cobrança de *demurrage*, feita de forma eficaz, ordenada e permanente, por todos os armadores, os mais interessantes.

A certeza, por parte dos importadores, de que haverá a cobrança de *demurrage*, contribuirá para evitar situações de demora na devolução do contêiner. O importador, receoso de arcar com a multa, estará mais atento e diligente, criando mecanismos e procedimentos para viabilizar a desova e devolução do contêiner no menor prazo possível. O importador saberá diferenciar a carga da unidade de carga. Eventuais problemas com as mercadorias ficarão aguardando solução, privilegiando-se antes a entrega do contêiner vazio, com a imediata solicitação de sua desova por parte dos importadores.

(GAZETA MERCANTIL, 2004 p.2)

Atualmente a cobrança de sobre-estadia de contêineres já é uma praxe amplamente difundida no mercado brasileiro, mas cujo instituto jurídico precisa ser mais debatido. Conceitualmente, identifica-se que ela é uma quantia diária convencionada pelas partes em favor do proprietário ou possuidor do contêiner, decorrente da sua não devolução no período pactuado de franquia livre (*free time*).

Trata-se, com efeito, de uma pré-fixação da indenização pelo atraso na devolução de contêiner, justamente efetuada para evitar a insegurança na quantificação, tal como se dá com a cláusula penal convencional. Tal valor funciona como meio de repressão para que o usuário devolva a unidade de carga dentro do prazo previsto no conhecimento de embarque marítimo e, para o caso de descumprimento, de liquidação antecipada das perdas e danos devidos ao lesado. (CECAFÉ, 2020 - Tomada de Subsídios)¹

¹ A Tomada de Subsídios nº 03/2020/SRG - ANTAQ foi realizada no período de 21/09/2020 a 16/10/2020 e, posteriormente, prorrogada até 03/11/2020. Teve como objetivo o envio de contribuições e subsídios para a concretização do tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021, que busca desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres

Assim, um dos poucos consensos existentes na análise da questão é a dupla finalidade da sobre-estadia de contêineres: (i) ressarcimento das perdas e danos do transportador marítimo (frete que deixou de obter e prejuízos logísticos com reposicionamento de contêineres, por exemplo); e (ii) compelir à devolução do contêiner.

Essas funcionalidades inerentes e indissociáveis são responsáveis por entendimentos conflitantes quanto à natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres. O ressarcimento das perdas e danos é a finalidade do instituto da indenização e compelir à devolução do contêiner é a finalidade do instituto da cláusula penal. A discussão é relevante porque sua definição traz significativas consequências na necessidade de comprovação de dolo, na limitação de valores, no prazo de prescrição, nos efeitos tributários, entre outras.

Ressalta-se que não há Lei que trate especificamente de sobre-estadia de contêineres. Na ausência de uma legislação específica, é a jurisprudência nacional que vem guiando as interpretações acerca do regime jurídico aplicável. Nesse contexto, ela passou a ser cobrada dos usuários, em analogia à *demurrage* de navios, consolidando-se como instituto específico do transporte marítimo de carga containerizada.

Cumprе consignar que a *Lex Maritima* é reconhecida pela Legislação Brasileira como critério para interpretação contratual, na forma do art. 113, §1º, II do Código Civil e do artigo 4º da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiras². Contudo, a internalização dos usos e costumes internacionais não é incondicional, pois encontra limites em razão dos preceitos da lei brasileira, que exigem a observância aos princípios contratuais solidários, como a função social do contrato, a boa-fé objetiva e o princípio da justiça contratual.

² “Conforme já exposto, nunca existiu no Brasil uma legislação federal que tratasse especificamente da previsão legal e dos entraves jurídicos originados das cobranças de *demurrage* de contêineres. Na ausência de uma legislação específica sobre o tema, o Decreto-Lei no 4.657/1942, conhecido como Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, traz expressamente o conteúdo do art. 4º, que rege o seguinte: “Quando a lei for omissa, o juiz decidirá o caso de acordo com a analogia, os costumes e os princípios gerais de direito” – e é isso o que efetivamente vem sendo construído pela jurisprudência. [...] Nosso Código Comercial (Lei nº 556/1850) contempla, em sua segunda parte, o comércio marítimo, mas somente as questões ligadas ao afretamento de navios, sendo, de todo, omissa acerca do tema da *demurrage* de contêineres, o que se explica até mesmo por uma questão temporal, visto que o fenômeno da containerização no transporte internacional marítimo ocorreu efetivamente no Brasil após a década de 1980, mais de cem anos depois da edição do Código Comercial, que, vale lembrar, data de 1850. (WINTER, 2019 p.42)

As manifestações dos transportadores marítimos, exemplificadas no trecho transcrito a seguir, ressaltam que o transporte de cargas é atividade privada, ligada à atividade empresarial e realizada por partes com capacidades isonômicas:

3. O contrato de transporte marítimo reflete uma convergência de vontades. Não se trata de serviço público essencial e as partes, enquanto pessoas jurídicas legítimas e capazes, são livres para escolher com quem contratar. Neste diapasão, a liberdade contratual é corolário dos princípios de Direito Privado aplicáveis aos contratos de transporte marítimo. (CENTRONAVE, 2020 - Tomada de Subsídios)

Por outro lado, doutrinadores e defensores dos direitos dos usuários postulam que o conhecimento de embarque (*Bill of Lading*- BL), possui cláusulas previamente estipuladas, sem espaço para negociação, o que limitaria a isonomia na definição das cláusulas.

De fato, embora o contrato de transporte seja considerado um contrato formalmente bilateral, existe a vontade concreta de apenas uma das partes, o transportador.

O transportador impõe sua vontade, por meio de contrato escrito, com cláusulas impressas e previamente estipuladas. Daí falar-se contrato de adesão.

A vontade do embarcador ou do destinatário da carga limita-se à adesão aos termos contratuais previamente estipulados pelo transportador. (CREMONEZE, 2012 p.33 e 34)

Os inúmeros litígios, em todas as instâncias do judiciário brasileiro, indicam que o tema está longe de estar pacificado. Se por um lado há quem defenda a existência de isonomia entre as partes e a prevalência do princípio *pacta sunt servanda*, outros exigem alguma regulação estatal quanto aos valores estipulados pelo transportador. Diante desse quadro, por diversas vezes, a Antaq foi chamada a se posicionar.

Hodiernamente, além das disposições aplicáveis do Código Civil, em especial as relacionadas à prescrição, temos em vigor a Resolução Normativa-ANTAQ nº 18/2017 (RN-18), que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas. A citada normativa reservou a Seção III (Da sobre-estadia do contêiner) para tratar do tema e reduziu a assimetria de informação, definindo, após ampla discussão com o setor regulado, o conceito de sobre-estadia do contêiner e o conceito de livre estadia (*free time*). Além disso, a RN-18 determinou a obrigatoriedade da transparência e do

conhecimento prévio dos valores cobrados, além de estabelecer marcos claros para a contagem dos prazos de início e de fim do tempo de livre estadia.

Apesar dos avanços regulatórios introduzidos pela RN-18, há ainda muita contestação e judicialização quanto aos valores cobrados a título de sobre-estadia de contêiner. Muitos usuários dos serviços de transporte aquaviário alegam a existência de abusividade na cobrança dessa taxa. Para analisar a questão, a ANTAQ incluiu em sua Agenda Regulatória, Biênio 2020/2021, o tema 2.2 - *Desenvolvimento de metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres*. (Resolução-ANTAQ nº 7.754/2020)

Assim, buscando subsidiar a análise do tema, a Gerência de Estudos e Desenvolvimento - GDE/SDS foi demandada a realizar o estudo “*benchmark* internacional da regulação de sobre-estadia”, em consonância com suas competências regimentais³.

O presente estudo contribui com o entendimento da experiência internacional sobre a cobrança de sobre-estadia de contêineres e tem como objetivo mapear o tratamento aplicado em outros países ao problema regulatório em análise, com vistas a subsidiar o levantamento das ações possíveis e identificar efeitos ou impactos ainda não detectados pela Agência.

Conforme especificam as Diretrizes Gerais e o Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR da Presidência da República⁴, o estudo da experiência internacional pode contribuir nas diversas etapas da AIR. Por exemplo:

Trazendo outras perspectivas sobre o problema regulatório;

Apontando abordagens e possibilidades de ação ainda não identificadas pela agência, órgão ou entidade;

Apontando impactos do problema ou das alternativas de ação não identificados inicialmente pela agência, órgão ou entidade;

³Conforme o Regimento interno da Antaq (Resolução-ANTAQ nº 5.585/2014, art. 63, compete à Gerência de Estudos e Desenvolvimento - SDS, [...] IV - realizar estudos aplicados às definições de tarifas e preços praticados nas atividades de movimentação e armazenagem de cargas nos portos organizados e instalações portuárias autorizadas e transporte de passageiros e cargas na navegação, em confronto com os custos e benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados; V - realizar estudos e pesquisas que promovam melhoria contínua do conhecimento do mercado regulado, com vistas ao fortalecimento da qualidade da gestão dos operadores que atuam no âmbito do sistema aquaviário nacional; VI - realizar estudos que subsidiem a formulação de políticas públicas no âmbito do sistema aquaviário nacional

⁴ Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR/Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais - Brasília: Presidência da República, 2018.

Trazendo dados úteis à análise;

Antecipando problemas observados em alternativas de ação já testadas;

Antecipando reações inesperadas dos agentes a alternativas de ação já testadas;

Auxiliando na definição de indicadores de monitoramento da intervenção;

Trazendo parâmetros de desempenho de referência. (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 2018 p. 66)

Assim, o estudo ora apresentado, tem por objetivo identificar a experiência internacional na regulação da sobre-estadia de contêineres e analisar a aplicabilidade dos conceitos internacionais ao regime jurídico brasileiro e à realidade logística nacional.

Destarte, o primeiro capítulo, intitulado de “1 - NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-ESTADIA”, aborda a origem do instituto, diferenciando a sobre-estadia de contêineres da de navios. Na sequência são apresentadas as divergências doutrinárias acerca da natureza jurídica da *demurrage* e a jurisprudência dominante. O capítulo discorre sobre os efeitos práticos de cada possível enquadramento.

O capítulo seguinte, “2 - EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL”, analisa as soluções apontadas por alguns países, trazendo outras perspectivas para a questão, sendo especialmente analisadas as sugestões da *International Federation of Freight Forwarders Associations - FIATA*⁵ e a proposta regulatória da *Federal Maritime Commission - FMC*⁶.

Em sequência, o capítulo “3 - CARACTERÍSTICAS DA COBRANÇA DA SOBRE-ESTADIA NO BRASIL” tem o foco nos problemas regulatórios específicos brasileiros e faz uma análise estatística sobre os posicionamentos dos contribuintes na Tomada de Subsídios.

O capítulo “4 - COMPARAÇÃO DE VALORES” traz a comparação dos valores de *demurrage* de contêineres e dias de livre estadia cobrados internacionalmente pelos

⁵ A FIATA é uma organização não governamental que representa os transitários e agentes de carga em cerca de 150 países, sendo fonte de referência em políticas e regulamentos internacionais que regem o agenciamento de carga e a indústria de logística. (Fonte: <https://fiata.com/who-we-are.html>)

⁶ A FMC é a agência reguladora de transportes aquaviários norte-americana, tendo como meta garantir que nem as atividades dos grupos de transporte marítimo de linha, nem as leis ou regulamentos de governos estrangeiros imponham custos injustos aos exportadores americanos ou aos consumidores americanos de produtos importados. (Fonte: <https://www.fmc.gov/about-the-fmc/>)

principais armadores que operam no Brasil, em comparação com os valores cobrados em território nacional.

Por fim, o capítulo “5 – CONCLUSÕES” apresenta os principais apontamentos dos capítulos anteriores, fazendo um resumo crítico sobre o que foi apresentado.

Considerando os objetivos estipulados, a metodologia realizada foi a pesquisa exploratória, levantando informações acerca da experiência internacional na regulação da sobre-estadia de contêineres para embasar uma análise no Direito comparado. Desta forma o assunto foi investigado, formulando problemas e hipóteses mais precisos, sem pretender finalizar a discussão.

Nesse sentido, a metodologia procedimental aplicada foi a pesquisa bibliográfica, em que foram levantados conhecimentos e informações acerca do tema, a partir de diferentes materiais publicados, colocando em diálogo diferentes autores, dados e pontos de vista.

2. NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-ESTADIA

2.1. Origem

Ao iniciar a análise a origem da cobrança de sobre-estadia de contêineres, merece destaque a análise etimológica de Collyer (2007). Além de adentrar no significado do termo, o texto indica a propagação da cobrança em diversos países e línguas.

Sobreestadia é palavra composta, formada por aglutinação (sobre + estadia). Para conceituá-la, pode-se partir de estadia: período acordado entre as partes do contrato, em que o armador, ou operador do navio, põe e mantém este à disposição do afretador (ou do consignatário da mercadoria) para as operações de carga e/ou descarga e durante o qual não é devido qualquer pagamento. Segundo esse enfoque temporal, sobreestadia é a utilização do navio além da estadia; é tempo utilizado a mais.

Esse conceito pode ser confirmado pela simples observação das palavras usadas para significar sobreestadia: *överliggetidsersättning* ou *överliggedagspenge*, nos países escandinavos; *overliggeld*, na Holanda; *Überliegegeld*, na Alemanha; *surestaries*, na França e na Bélgica e até mesmo *contro-stallie*, na Itália (TIBERG, 1971, p. 2). Em todas elas está evidente o prefixo (over, Uber, sur) que significa além de, sobre a estadia. Fácil concluir que o significado intrínseco da palavra traz consigo a noção de tempo, ou de excesso de tempo. (COLLYER, 2007 p.3 e 4)

Sua origem remete aos primeiros contratos de afretamento e é relativa ao tempo que o navio permanecia no porto além do prazo estabelecido.

O instituto da *demurrage* nasceu da *lex mercatoria*, de usos e costumes, enraizada no direito consuetudinário marítimo, que é tradicionalmente aplicado ao atraso na devolução do navio, com base nos contratos de afretamento instrumentalizados na carta partida (*charter party*).

No entanto, após o surgimento dos contêineres e seu uso generalizado no transporte global, em especial no modal marítimo, deram-se os primeiros casos de *demurrage* de contêineres, originados do contrato de transporte marítimo, não dos contratos de afretamento.

A *demurrage* de contêiner foi acolhida em nosso país sem nunca ter sido devidamente regulamentada ou positivada no direito brasileiro. Foi introduzida pelos usos e costumes e por analogia com a *demurrage* de navio existente no Código Comercial de 1850. Tal circunstância reclama urgente discussão acerca de sua aplicação e de seus efeitos na realidade contemporânea. (WINTER, 2019 p. 10)

O termo, na atualidade, é utilizado tanto para definir demora quanto para se referir ao valor pago em consequência da demora. Recorrentemente, o termo é utilizado com diferentes significados, podendo gerar uma certa confusão de conceitos.

Na beira do cais, há quem relacione a *demurrage* com a ocupação de espaço no porto, definindo-a como a extrapolação do tempo de permanência do contêiner no terminal, e o valor cobrado caso o contêiner não retorne ao seu proprietário no tempo acordado é chamado de *detention*. Para outros, a *demurrage* é o valor pago pelo uso prolongado do contêiner dentro do porto e a *detention* pelo uso prolongado fora do porto.

No presente trabalho, o termo *detention* não é utilizado. Ademais, os termos *demurrage* ou sobre-estadia⁷ de contêiner são intercambiáveis e se referem unicamente ao atraso na devolução do contêiner, sem qualquer relação com a permanência extra no porto.

Apesar de ser relativamente fácil ajustar o entendimento sobre o termo, definir sua natureza jurídica traz muitas controvérsias. Mesmo em relação à *demurrage* de navios, que é cobrada há séculos, existe grande discordância na doutrina quanto à sua natureza jurídica⁸.

⁷ O conceito adotado neste trabalho é o da Resolução Normativa-ANTAQ nº 18/2017, art. 2º, XX - sobre-estadia de contêiner: valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassarem o prazo acordado de livre estadia do contêiner para o embarque ou para a sua devolução.

⁸ Defendendo o caráter indenizatório da *demurrage*, se enquadram DINIZ (1998, p.56); SAMPAIO DE LACERDA (1984, p.191); e GILBERTONI (2005, p.196). Atribuindo a natureza de multa se destacam KEEDI e MENDONÇA (2002, p.100); ANJOS e CAMINHA GOMES (1992, p.187); e LOSTADO (2000, p.1).

No direito comparado, o Direito francês e o Direito alemão enquadram a natureza da *demurrage* como suplemento do frete, caso esteja prevista em contrato. No mesmo sentido, a legislação portuguesa ampara expressamente o caráter de suplemento do frete da *demurrage*.

No Direito americano, a *demurrage* apresenta natureza compensatória. (OCTAVIANO MARTINS, 2015. p.419)

O enquadramento francês da *demurrage* como suplemento do frete, não é consenso, havendo quem a entenda como indenização, conforme indica a transcrição abaixo.

O próprio Georges Ripert (1954, p. 234), contudo, afirma que é discutível a natureza jurídica das sobreestadias, mas assim se posiciona: "Quando se as considera uma indenização paga pelo afretador ao armador por haver excedido o prazo previsto no contrato, cabe dizer-se que as sobreestadias representam danos e prejuízos". Esclarece ele que a jurisprudência francesa, por considerar que o termo sobreestadia tanto pode indicar tempo suplementar como indenização, acaba por concluir que a sobreestadia é suplemento do frete.

Ripert detalha que, para a citada jurisprudência chegar a esta conclusão, certamente partiu da definição de fretamento existente no artigo 286 do Código de Comércio francês: convenção ou contrato para o aluguel de um navio; assim, se a operação de carga e/ou descarga se prolonga por determinado tempo além da estadia contratada, o aluguel se prolonga. Ripert, contudo, se rebela contra essa posição. Afirma que "a análise jurídica é certamente falsa" e volta a expressar-se no sentido de que sobreestadias são, juridicamente, "danos e prejuízos fixados convencionalmente entre as partes pelo retardo na execução das obrigações do afretador" (RIPERT, 1954, *apud* COLLYER, 2007 p.5)

Essa questão no Direito inglês possui como peculiaridade a distinção entre multa e indenização pré-fixada⁹. Essa interpretação, baseada na *commom law*, indica que a

Sustenta Salgues (2005, p.2) o caráter de cláusula penal da *demurrage*. No mesmo sentido, para Sorrentino, Higa, D'Antonio e Ribeiro (2006, p.12) e estando a *demurrage* prevista em contrato, a ela não se pode atribuir o caráter de multa pelo não cumprimento da obrigação. Sustenta Esteves (1988, p.61), com amparo na legislação portuguesa ora referenciada, a *demurrage* ser um suplemento do frete, pois embora implique em demora, a sobre-estadia não deve ser entendida como uma situação de mora em que haja incorrido o fretador nem como uma violação de um dever contratual, mas um direito do afretador. Sustenta ademais que a sobre-estadia consiste, simultaneamente, em um novo prazo concedido ao afretador e uma quantia complementar ao frete, a ser paga em dinheiro. (OCTAVIANO MARTINS, 2015. p. 418)

⁹ O instituto da "indenização pré-fixada" não foi positivado no ordenamento jurídico brasileiro. No Código Civil existe a indenização, correspondente ao ressarcimento pelas perdas e danos efetivamente ocorridos (arts. 402 a 405 do CC) e a cláusula penal, cujo valor não pode exceder a obrigação principal (arts. 408 a 416 do CC). As decisões judiciais que entendem a sobre-estadia de contêineres como indenização pré-fixada o fazem com base nos usos e costumes, internalizando esse instituto do Direito inglês.

demurrage possui a natureza de uma "indenização liquidada" conforme os ensinamentos de Clive M. Schmitthoff (1980)¹⁰ *apud* FARIAS (2020):

Pela lei inglesa, uma quantia fixa a ser paga por quebra contratual pode ser uma indenização pré-fixada ou uma multa. (...) No que concerne ao tratamento das cláusulas penais contratuais em outros sistemas legais, o Sr. Peter Benjamin aduz que – a extrema complexidade das leis francesas, alemãs e soviéticas sobre as cláusulas penais, a começar pelo princípio de que as cláusulas penais são ou não são passíveis de modificação, cada sistema trabalhou sua regra, adotando uma série de exceções que deram origem a uma considerável incerteza na prática. Essas observações, entretanto, não se aplicam aos países de *commom law*, onde a distinção inglesa entre indenização pré-fixada e multa se aplicam. (FARIAS, 2020 - Tomada de Subsídios)

Acrescenta-se, ainda, que:

No direito inglês, por muito tempo, a remuneração da sobreestadia era a soma ou valor pago (em consequência de um contrato) por detenção do navio no porto de carga ou descarga além da estadia contratada. Na atualidade, o entendimento dominante, por força da jurisprudência, é que sobreestadia é indenização pré-fixada por quebra do contrato (*liquidated damages for such a breach*), como noticia John Schofield (2000, p. 317).

Interessante, contudo, o entendimento de Lord Brandon, da Câmara dos Lordes (*apud* SCHOFIELD, 2000, p. 315) ao julgar o caso "*President of Índia v. Lips Maritime Corporation (The Lips)*". Para ele, sobreestadia é *liablitiy in (ou for) liquidated damages*; que poderíamos traduzir como responsabilidade ou obrigação (contratual) de indenizar (de acordo com o valor pré-fixado) a perda ou prejuízo causado pela quebra de contrato. Outras formas utilizadas pelo direito inglês para conceituar *demurrage*, são: *liquidated damages, agreed additional value for an allowed detention, e sum payable under and by reason of a contract for detaining a ship*.

Não se deve confundir, porém, *demurrage* com *damages for detention*. Esta expressão é comumente utilizada para significar indenização (a ser fixada) por detenção do navio, e pode ser cobrada adicionalmente à sobreestadia ou em substituição a esta, embora as cortes inglesas e americanas resistam a essa pretensão, o que será detalhado adiante. Em consequência do que afirmamos, portanto, podemos concluir que sobreestadia (*demurrage*) é espécie do gênero indenização (*damages for detention*).

Sobreestadia, então, tanto pode significar o tempo utilizado além da estadia permitida, quanto o valor acordado que deve ser pago em compensação pela utilização, ou detenção do navio, além da estadia permitida. No primeiro caso é tempo, ou demora, e, no segundo, de acordo com a jurisprudência inglesa, é indenização (pré-fixada) por quebra de contrato". (COLLYER, 2007 p.5)

¹⁰ SCHMITTOFF, Clive M. *Export Trade The Law and Practice of International Trade*, 7ª Edição, Londres, Ed. Stevens & Sons, 1980, pg. 87.

Entretanto, é fundamental observar que a maioria das considerações e análises do direito comparado fazem referência à *demurrage* de navios. Quando o tema é *demurrage* de contêiner, veem-se na doutrina e na jurisprudência¹¹ frequentes transposições de conceitos jurídicos, que dão origem a significativas distorções na interpretação, já que cada instituto se origina de um contrato completamente diferente.

Não se deve confundir *demurrage* de navios com *demurrage* (*detention*), de contêineres.

Não obstante as várias diferenças existentes entre os dois institutos, ambos utilizam a mesma terminologia em alguns ordenamentos jurídicos (como o Brasil), em decorrência de um ponto em comum: a *laydays*, extrapolação do prazo de estadia. (OCTAVIANO MARTINS, 2015. p.535)

A *demurrage* de navios se formaliza pelo contrato de afretamento de navios, ou carta partida, sendo negociada entre o fretador e o afretador da embarcação. Já a *demurrage* de contêineres decorre da instrumentalização do contrato de transporte, que vincula a transportadora (ou seu representante) ao tomador do serviço (embarcador ou consignatário).

À guisa de exemplo de imprecisão, ao referenciar que já existe a previsão da sobre-estadia de contêineres na legislação brasileira, muitos autores citam o Código Comercial¹², no capítulo que trata da natureza e da forma do contrato de fretamento e das cartas-partidas.

Com todo o respeito à histórica *lex mercatória*, assentada nos usos e costumes, e à adoção da analogia, não há como, nos dias atuais, acolher a interpretação de que o tratamento comercial, contratual e jurídico destinado à *demurrage* nos casos de afretamento de navios, bem como suas consequências, seja o mesmo a ser dado à *demurrage* de contêiner, pois são situações, de fato, absolutamente díspares, conforme será demonstrado adiante. (WINTER, 2019 p.26)

¹¹ "Outro motivo para a insegurança jurídica vista nos tribunais é a confusão de diversos conceitos. Esta confusão é muitas vezes gerada por especialistas na advocacia marítima, com o fim de proteger o interesse de seus clientes (geralmente armadores), que vêm acarretando a distorção de diversos conceitos e, principalmente, a formação de perigosos precedentes judiciais que não coadunam com os princípios gerais de direito privado, como a função social do contrato, o equilíbrio entre as partes, dentre outros." (MOYSES FILHO, Marco Antônio e SILVA, Renã Margalho. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano; OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de (Orgs.). Direito marítimo, portuário e aduaneiro: temas contemporâneos. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017. p. 371)

¹² Código Comercial, (arts. 567, nº 5 e nº 6; 591/593, 595, 606, 609, 611, 613 e 627)

Inexiste, portanto, suporte fático para tratar os dois conceitos como análogos. Corroborando com os argumentos trazidos à baila, o renomado dicionário jurídico americano *Black's Law Dictionary*¹³ trouxe em sua edição publicada em 2004, definições distintas de *demurrage* de navios e de contêiner. Sobre a *demurrage* de navios define que é “indenização pré-fixada devida pelo afretador ao armador pela incapacidade do afretador de embarcar e desembarcar as cargas no tempo acordado”; e a *demurrage* de contêineres definiu como “cobrança decorrente da devolução tardia de contêineres marítimos ou outros equipamentos”.

12. Conclui-se, desde logo, que a sobre-estadia de navio e a sobre-estadia de contêineres são institutos completamente distintos: enquanto no primeiro, a precificação leva em conta que o serviço ainda não foi cessado, no último o valor cobrado tem por base o incentivo à devolução das unidades de carga para retomada breve ao fluxo logístico do transportador marítimo, e também a indenização diante do impedimento à prestação de novo serviço de transporte marítimo com o respectivo cofre de carga. (CENTRONAVE, 2020. p. 2 e 3 - Tomada de Subsídios)

2.2. Divergências doutrinárias

A natureza jurídica da sobre-estadia do contêiner gera grande discussão doutrinária e jurisprudencial, pois seu enquadramento possui consequências na necessidade de comprovação de dolo, na limitação de valores, na determinação do prazo de prescrição, nos efeitos tributários, entre outras.

A relevância de investigar os diferentes posicionamentos na doutrina acerca da natureza jurídica da sobre-estadia, enquadrando-a em um dos institutos existentes no ordenamento positivo brasileiro, decorre da ciência dogmática do direito, que, segundo Tercio Sampaio Ferraz Jr. (*apud* ROSSI e CASTRO JÚNIOR, 2018 p.10), “constrói-se, assim, como um processo de subsunção dominada por um esquematismo binário, que reduz os objetos jurídicos a duas possibilidades: ou se trata disso ou se trata daquilo”.

Basicamente, são três as teorias expoentes que tentam determinar o âmbito da sobre-estadia de contêiner como: (i) adicional de frete (ou frete suplementar); (ii) cláusula penal, cuja terminologia é melhor empregada quando houver previsão contratual a respeito de valores pré-fixados (*demurrage*) ou não (*detention*), devidos a título de sobre-estadia (quando não houver, é preferível referir-se apenas enquanto multa); e, (iii) indenização. (MARCHIOLI, 2020 - Tomada de Subsídios)

¹³ GARNER, Bryan A., *Black's Law Dictionary*, 8ª Edição, U.S.A., Ed. Thomson West, 2004, pg. 465, *apud* FARIAS, 2020 - Tomada de Subsídios.

O exame da matéria é um desafio tanto na análise fática, pois sua presença nas relações de transporte marítimo é inevitável em razão dos problemas logísticos e administrativos nos portos brasileiros, quanto na análise jurídica, pela enorme confusão em relação a conceitos doutrinários e pelos interesses diametralmente opostos envolvidos.

No que se refere ao entendimento doutrinário para definição do regime jurídico aplicável à *demurrage* de contêiner, existe uma tendência de parte da doutrina a defender e definir o caráter indenizatório do instituto sem limitação de valores, com base no princípio do "*pacta sunt servanda*", o que privilegia o transportador marítimo.

De outro lado, existe parte da doutrina especializada que entende que deve ser a *demurrage* de contêiner interpretada sob o regime jurídico de cláusula penal.

Especificamente sobre o enquadramento do regime jurídico a ser aplicado para a *demurrage* de contêineres, já foram muitas as teses doutrinárias, por exemplo: suplemento de frete, comodato, multa, locação, indenização prefixada (cláusula penal) e simplesmente indenizatória.

Notadamente, aqueles que defendem os interesses dos armadores usam os argumentos jurídicos favoráveis ao regime jurídico indenizatório, e aqueles que defendem os interesses da carga ou dos importadores utilizam os fundamentos legais para aplicação do regime jurídico de cláusula penal. (WINTER, 2019 p. 56).

Vale lembrar que a cobrança de sobre-estadia de contêineres não possui previsão expressa na legislação brasileira em nível de lei ordinária. Na ausência de referência positivada, há quem defenda a analogia com as regras para *demurrage* de navios previstas no Código Comercial de 1850, especialmente no que concerne ao que deve estar enunciado no contrato de afretamento (denominado como carta-partida). Entretanto, conforme ressaltado anteriormente, a sobre-estadia de contêineres origina-se no contrato de transporte e não no contrato de afretamento.

Diante da inaplicabilidade do Código Comercial, é no bojo do Código Civil, Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (CC), que se vislumbra o deslinde da questão.

A corrente que entende a sobre-estadia como cláusula penal, baseia-se no fato da *demurrage* ser obrigação acessória, pois não existe *demurrage* sem a obrigação principal que é o contrato de transporte. Sob esse prisma, ela deve estar previamente fixada em contrato, com prazo e valores pelo atraso. Esse enquadramento teria como consequência a aplicação do art. 412 do Código Civil (CC), que determina a limitação do valor da cominação imposta na cláusula penal ao da obrigação principal.

Entretanto, o artigo 408 do CC preceitua: “Incorre de pleno direito o devedor na cláusula penal, desde que, culposamente, deixe de cumprir a obrigação ou se constitua em mora”. Informação importante trazida pelo mencionado artigo é que só incorrerá em cláusula penal o inadimplemento culposamente da obrigação.

Nesse sentido, o enquadramento da sobre-estadia do contêiner como cláusula penal dependeria de avaliação de culpa ou dolo do devedor, o que iria na contramão da prática internacional. Por outro lado, na cláusula penal convencional (prevista em contrato), não é necessário que o credor alegue prejuízo (art. 416 CC), ou seja, dispensaria a efetiva comprovação ou liquidação do dano.

Em sumárias palavras o texto abaixo descreve o entendimento da corrente que defende que a sobre-estadia é uma cláusula penal:

Notadamente se trata de uma obrigação acessória, derivada do Conhecimento de Transporte Marítimo, cujo principal objeto é o transporte da carga de um ponto a outro mediante o pagamento do frete. Sendo o contêiner parte integrante do navio, a partir do momento em que é disponibilizado ao consignatário, ele deve ser devolvido no prazo combinado.

Seu caráter de cláusula penal nasce exatamente da prefixação de um valor já liquidado para a compensação de eventual prejuízo diante do não cumprimento da obrigação acessória, qual seja, a da não devolução tempestiva do contêiner. Daí surge a penalidade, já predeterminada em contrato, seja no conhecimento de transporte, seja no Termo de Compromisso de Devolução do Contêiner, nos exatos termos do artigo 408 do Código Civil.

Justamente pela dinâmica do transporte marítimo, a cláusula penal dispensa a prova do dano, visando a evitar que o transportador tenha que, a cada situação, levantar e comprovar, caso a caso, seus prejuízos, o que realmente afetaria sua atividade, dada a dificuldade do procedimento a ser realizado caso a caso. (WINTER, 2019 p. 67)

Já a corrente que defende que a sobre-estadia de contêineres é indenização baseia sua argumentação no fato dela decorrer de um contrato fruto de uma relação privada, entre atores com isonomia de decisão, alicerçado na autonomia da vontade das partes. Além disso, reforça o entendimento jurisprudencial, que, com ampla maioria, entende tratar-se de indenização.

A doutrina citada já demonstrou forte inclinação pelo caráter indenizatório da sobre-estadia e a jurisprudência nacional, embora em situações isoladas tenha afirmado tratar-se de locação, comodato e até mesmo multa, tende a aceitar a sobre-estadia de contêiner como indenização pelo prejuízo do transportador em não poder dispor do equipamento para outras viagens internacionais de transporte de mercadorias, cujo valor a ser indenizado é pré-ajustado pelas partes

envolvidas ou, como outros preferem afirmar, a sobrestadia é pré-determinada pelo transportador e admitida pelo consignatário ou importador das mercadorias transportadas, o que não altera as obrigações assumidas, eis que oriunda de alguma forma de pacto. (SILVEIRA, 2018 p. 36)

Ao entender a sobre-estadia de contêineres como indenização, ela enquadrar-se-ia no art. 402 do CC, devendo ser considerado que as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar. Contudo, não se pode esquecer que os valores devidos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito direto e imediato da inexecução do devedor (art. 403 do CC), ou seja, seria inafastável a obrigação do credor comprovar os prejuízos.

2.3. Jurisprudência dominante

Atualmente, a jurisprudência dominante entende que a cobrança da *demurrage* ou sobre-estadia de contêineres tem natureza jurídica de indenização pré-fixada por descumprimento contratual, a fim de compensar o proprietário pela retenção do cofre por prazo superior ao convencionado, independentemente da demonstração de culpa ou prejuízo. Assim, destacam-se os julgados do Superior Tribunal de Justiça (REsp 1.286.209-SP; AgInt no AREsp 842151-SP; AgRg no REsp 1451054-PR, dentre outros), que entendem a natureza jurídica da *demurrage* de contêiner como indenização pré-fixada, e não como cláusula penal.

Entre os julgados que causaram maior repercussão no setor marítimo foi o que decidiu, no ano de 2016, o Recurso Especial nº 1.286.209, do qual foi Ministro Relator João Otávio de Noronha. Por decisão unânime da Terceira Turma, foi gerada a seguinte ementa:

RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIAS DE CONTAINERS (DEMURRAGES). NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. NÃO OCORRÊNCIA. NATUREZA JURÍDICA. INDENIZAÇÃO. DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL. DESÍDIA DO DEVEDOR. LIMITAÇÃO DO VALOR INDENIZATÓRIO. PACTA SUNT SERVANDA. 1. É descabida a alegação negativa de entrega da plena prestação jurisdicional se a Corte de origem examinou e decidiu, de forma motivada e suficiente, as questões que delimitaram a controvérsia. 2. As *demurrages* têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, o que afasta a incidência do art. 412 do Código Civil. 3. Se o valor das *demurrages* atingir patamar excessivo apenas em função da desídia da parte obrigada a restituir os containers, deve ser privilegiado o princípio *pacta sunt servanda*, sob pena do Poder Judiciário premiar a conduta faltosa da parte devedora. 4. Recurso especial conhecido e provido.

Com a devida vênia, as principais críticas ao posicionamento emanado derivam da falta de diferenciação entre contrato de afretamento (que dá origem à *demurrage* de navios) e o contrato de transporte (que origina a *demurrage* de contêineres).

As citações doutrinárias de J. C. Sampaio de Lacerda¹¹³, Carla Adriana Comitre Gibertoni¹¹⁴ e Carlos Rubens Caminha Gomes/Edson Antônio Miranda¹¹⁵, todas utilizadas para fundamentar o voto, são nitidamente direcionadas para contratos de afretamento, não para contratos de transporte marítimo de cargas (como, de fato, ocorreu no caso concreto).

Notadamente, resta claro o direcionamento equivocado do voto em razão da base de interpretação utilizada, confundindo a *demurrage* de navio (afretamento) com a *demurrage* de contêiner (contrato de transporte - BL ou Termo de Compromisso). (WINTER, 2019 p.58)

Para exemplificar a importância de não intercambiar os conceitos de sobre-estadia de navios e de contêineres, basta verificar como se dá cada contratação e qual é o poder de barganha de cada parte.

Mais atenção ainda deve ser dada a essas diferenças nos casos em que o “consignatário” nem sequer teve acesso prévio ao contrato de transporte, ou que, por exigência de liberação da carga, assinou por seu representante legal o Termo Compromisso de Devolução de Contêiner. (WINTER, 2019 p.59)

Apesar do entendimento dominante, não se pode olvidar dos posicionamentos discordantes. Nesse sentido, merece destaque o posicionamento do Desembargador Cauduro Padin, do Tribunal de Justiça de São Paulo, ao relatar Recurso de Apelação envolvendo *demurrage* de contêiner, especialmente por ter ocorrido após o julgado do STJ acima mencionado (REsp nº 1.286.209-SP), conforme se observa no trecho abaixo:

Ação de obrigação de fazer c.c. pedido condenatório. Transporte marítimo de cargas. Sobreestadia (*demurrage*). Natureza equiparável à cláusula penal. Antecipação de perdas e danos. Incidência do valor da sanção de acordo com o estipulado no termo de responsabilidade. Conduta culposa que equivale à própria mora/inadimplemento. Exclusão da responsabilidade apenas em casos fortuitos. Inocorrência. Não incidência do Código de Defesa do Consumidor. Manutenção da sentença. Recurso não provido.

Do acórdão acima se extrai exatamente o argumento anteriormente tratado:

A sobreestadia tem efeito e natureza equiparável à cláusula penal e esta é pacto lícito entre as partes. Procura-se com ela alcançar o desestímulo ao descumprimento total ou parcial da obrigação ou ainda afastar a mora no adimplemento. A cláusula traz consigo uma prévia avaliação das perdas e danos livremente ajustados pelas

partes. Em razão disto é que independe da prova de prejuízo. (ROSSI e CASTRO JÚNIOR, 2018 p.16)

Assim, em que pese a existência de opiniões discordantes, o Brasil através de decisões jurisprudenciais adotou a *demurrage* como indenização pré-fixada. Ainda que não haja no Brasil a distinção entre indenização pré-fixada de danos e cláusula penal, tal qual existe no direito oriundo dos países que aplicam a *common law*, as Cortes Brasileiras seguem entendendo que a sobre-estadia de contêineres não deve ser tratada como cláusula penal.

Anota-se, por fim, que apesar da jurisprudência dominante, existem ainda muitas queixas por parte dos usuários e dos que defendem seus interesses, como observa-se no trecho abaixo.

Percebemos, com indisfarçada preocupação, que a natureza jurídica da *demurrage* foi subvertida ao longo dos anos, de tal forma que ela deixou de ser um mecanismo de legítima proteção do armador contra eventuais abusos dos usuários dos seus contêineres para se converter numa forma condenável de opressão e de enriquecimento indevido. Não todos, mas muitos armadores lucram mais com as cobranças de *demurrage* do que com os fretes propriamente ditos, e a cobrança de *demurrage* não se presta a tal fim, o lucro, mas apenas a "punir" eventuais abusos dos consignatários de cargas quanto ao uso dos contêineres, mais tempo do que o devido e pactuado. (CREMONEZE, 2012, *apud* ROSSI e CASTRO JÚNIOR, 2018 p.32)

3. EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL

Nos últimos anos, a taxa de sobre-estadia aumentou consideravelmente no mundo todo e o período de livre estadia diminuiu. Houve indícios de que os armadores abusaram da cobrança de sobre-estadia para maximizar os lucros, não necessariamente advindos dos fretes. (ROEMER, 2018)

O aumento das cobranças de sobre-estadia gerou muitas contestações, reclamações, além de disputas judiciais.

Outros fatores como congestionamentos dos portos, como o que ocorreram nos Estados Unidos entre 2014 e 2015, em função de problemas climáticos e trabalhistas, também influenciaram, em parte, o aumento da cobrança desta taxa.

Neste capítulo, é abordada como a questão da cobrança de sobre-estadia foi tratada pela Comissão Marítima Federal dos Estados Unidos (*Federal Maritime Commission - FMC*), bem como as sugestões dadas pela FIATA (*International Federation of Freight*

Forwarders Associations) para encaminhamento das disputas comerciais em torno da prática e cobrança de sobre-estadia.

3.1. Regra interpretativa da FMC

Em 18 de maio de 2020, entrou em vigor a regra interpretativa final (FMC, 2020) da Comissão Marítima Federal dos Estados Unidos (*Federal Maritime Commission - FMC*), que trata de sobre-estadia de contêineres. Esta decisão representou uma importante referência para um problema recorrentemente apontado no transporte marítimo internacional e relacionado à cobrança de elevada taxa de sobre-estadia de contêineres em vários portos do mundo.

Sob essa nova regra interpretativa, a FMC pode avaliar até que ponto a taxa e a política de sobre-estadia de contêineres cumpre o objetivo de incentivar a circulação de carga e promover a fluidez do transporte. A regra também fornece orientações sobre como a Comissão pode aplicar este princípio no contexto da disponibilidade de carga (e de informação), considerando fatores relacionados ao conteúdo e clareza das políticas dos armadores e dos terminais marítimos, bem como em relação à terminologia utilizada e à devolução de contêineres vazios.

Embora a regra interpretativa final seja resultado do *Fact Finding Investigation* nº 28, de 2018, a atenção da FMC sobre a questão da sobre-estadia vem desde 2014, quando esta Comissão foi anfitriã de quatro fóruns regionais sobre portos que trataram de congestionamento na cadeia marítima internacional. Embora esses fóruns não tratassem diretamente da questão da sobre-estadia, ficou patente que embarcadores e caminhoneiros estavam descontentes com as práticas de sobre-estadia e período de livre estadia do contêiner.

Em 2015, a FMC publicou um relatório sobre regras, taxas e práticas de sobre-estadia (FMC, 2015). Este relatório trazia as seguintes definições¹⁴:

Demurrage is a charge for the use of space; detention is a charge for the use of equipment. Free time is the grace period for which neither of these charges will be incurred. Both are meant to compensate for the use of space and equipment, and to encourage the efficient movement of cargo by importers, exporters, and drayage providers.

¹⁴ Ressalta-se que a definição de sobre-estadia de contêineres no presente estudo é baseada na RN-18 e, conforme explicado no Capítulo 1, não abrange os custos referentes à ocupação de espaço no terminal portuário.

Não obstante o relatório da FMC de 2015 tenha apresentado uma definição, os termos e práticas relacionadas à sobre-estadia não são uniformes nem mesmo entre os armadores, como constou a equipe de pesquisa do *Fact Finding Investigation* nº 28, que identificou duas abordagens principais usadas para definir sobre-estadia:

1. Based on whether the container is (a) on-terminal (inside the gate) or (b) off-terminal (outside the gate). In this case:

a. "Demurrage" is a charge for exceeding allotted free time on the terminal - i.e., between when cargo is off-loaded from a ship until it moves out the terminal gate. Such "demurrage" may represent use of terminal space (terminal demurrage) and the use of equipment (carrier demurrage - i.e., in-port detention).

b. "Detention" is a charge for use of equipment (containers) beyond the allotted free time outside the port - i.e., after the full container has left the port and until the empty container is returned.

2. Based on whether the container is: (a) being charged for extended use of terminal space, or (b) for extended use of carrier equipment (container). In this case:

a. "Demurrage" is the MTO's charge for exceeding allotted free time on the terminal (but not for carrier equipment use). If there is a carrier charge for use of the container while cargo is on the terminal, it would be labelled as some form of "detention" - e.g., in-port detention. 7

b. "Detention" is the charge for use of equipment (containers) beyond the allotted free time - whether at the terminal or outside the port. (FMC, 2018)

Como apontado no relatório preliminar FMC (2018), as diferenças de abordagem da definição quanto ao termo e ocorrência de sobre-estadia ensejam dúvidas e questionamento, principalmente, para os usuários do transporte marítimo:

Under the first approach, it might be less clear to a VOCC's customer what it is being charged for - terminal space usage or container usage or both. Moreover, because MTOs sometimes collect carrier demurrage on a VOCC's behalf, it might not be clear to a customer to whom their payment goes.

Under the second approach, it is clear that the MTO, which controls the terminal, is charging for extended use of its asset (terminal space), and the carrier, which controls the container, is charging for the use of its asset (the container).

Do relatório FMC (2015), pode-se destacar os seguintes pontos principais: a média total dos preços de sobre-estadia e detenção podem ser maiores para importadores do que exportadores; as taxas de sobre-estadia são maiores do que de detenção; os portos norte-americanos têm taxas parecidas, exceto os portos de Nova York/New Jersey que têm preços superiores; as práticas de sobre-estadia parecem estar mais

sobre o controle dos armadores do que dos operadores de terminais marítimos¹⁵ (MTOs); a terminologia não é uniforme tão pouco as circunstâncias em que essas taxas não são cobradas, são reembolsadas ou ainda têm outra forma de mitigação, inviabilizando a comparação no setor.

O relatório FMC (2015) também corroborou a percepção de que a sobre-estadia não estava servindo ao propósito de agilizar a movimentação de cargas, seu objetivo original.

Ressalte-se que a regra interpretativa final é o resultado de um processo que foi iniciado em dezembro de 2016, quando uma coalisão de embarcadores, denominada “Coalisão para Práticas Portuárias Justas”, encaminhou uma petição à FMC para que fosse adotada uma regra interpretativa que esclarecesse o que seriam “regras e práticas justas e razoáveis” no que diz respeito à avaliação de “demurrage”, “detention” e “per diem”:

The Coalition for Fair Port Practices ("Petitioners" or "Coalition"), a group of 26 trade associations representing importers, exporters, drayage providers, freight forwarders, customs brokers, and third-party logistics providers ("3PLs"), request that the Federal Maritime Commission ("FMC" and "Commission") initiate a rulemaking proceeding, pursuant to 46 C.F.R. § 502.51, for the purpose of adopting a rule that will interpret the Shipping Act of 1984, as amended, and specifically 46 U.S.C. § 41102(c), to clarify what constitutes "just and reasonable rules and practices" with respect to the assessment of demurrage, detention, and per diem charges by ocean common carriers and marine terminal operators when ports are congested or otherwise inaccessible. Specifically, Petitioners are proposing a rule for adoption by the Commission and request specific guidance as to the reasonableness of such charges when port conditions prevent the timely pick up of cargo or the return of carrier equipment because of broad circumstances that are beyond the control of shippers, receivers, or drayage providers. (COALITION, 2016).

Havia alguns anos que importadores e exportadores norte-americanos, intermediários de transporte e caminhoneiros reclamavam que armadores e operadores de terminais marítimos (MTOs) estavam adotando práticas injustas de sobre-estadia que penalizavam os embarcadores, intermediários e caminhoneiros por circunstâncias que estavam fora do controle deles.

Assim, os intermediários e caminhoneiros peticionaram à Comissão para que fosse adotada uma regra especificando certas circunstâncias em que não seria razoável a

¹⁵ Conforme definição da FMC, MTOs incluem autoridades portuárias públicas e terminais privados.

cobrança de sobre-estadia e detenção. Solicitaram que não fosse permitido aos armadores e terminais que cobrassem taxas de sobre-estadia quando a carga e o equipamento não pudessem ser recuperados ou devolvidos e que a cobrança nessas situações enfraquecia o incentivo para que essas empresas buscassem soluções para o congestionamento portuário ou suas próprias ineficiências operacionais.

Destarte, no início de março de 2018, a FMC aprovou que fosse iniciada uma investigação chefiada pela Comissária Rebecca Dye¹⁶, com foco nas práticas relacionadas à sobre-estadia. Essa investigação, denominada *Fact Finding* nº 28, tinha como objetivo esclarecer cinco pontos principais:

- Se o alinhamento de interesses comerciais, contratuais e da carga aumenta ou agrava a capacidade de movimentação eficiente da carga pelos portos dos EUA;
- Se e quando o transportador ou MTO entregou a carga ao embarcador ou consignatário;
- Quais são as práticas de cobrança de "demurrage" e "detention";
- Quais são as práticas no que diz respeito a atrasos causados por eventos externos ou intervenientes;
- Quais são as práticas para resolução de disputas.

Durante a investigação foram realizadas audiências, entrevistas de campo, reuniões com líderes do setor e levantamento de informações para apuração dos fatos. Em setembro de 2018, foi publicado um relatório preliminar e, em dezembro de 2018 foi publicado o relatório final.

Entre os achados da investigação e apresentados no relatório final (FMC, 2018) pode-se destacar os seguintes pontos:

- a sobre-estadia e detenção são cobranças valiosas quando aplicadas para incentivar a pronta movimentação de carga de portos e terminais marítimos;
- toda a cadeia logística marítima internacional pode se beneficiar de práticas transparentes, consistentes e razoáveis de sobre-estadia;

¹⁶ O corpo diretivo da FMC é composto pelo Presidente e quatro Comissários, todos indicados pelo Presidente dos Estados Unidos e confirmados pelo Senado norte-americano para um mandato de quatro anos.

- o desempenho da cadeia logística internacional pode ser melhorado com a disponibilização de informação sobre a situação da carga;
- linguagem padronizada e transparente de sobre-estadia também melhoraria o sistema internacional de frete;
- prática de cobrança e processo de resolução de disputa devem ser claros, simplificados e acessíveis;
- deve haver diretrizes explícitas quanto aos tipos de evidências que são relevantes para resolver disputas.

Em agosto de 2019, a Comissária Dye recomendou à Comissão que emitisse uma regra interpretativa¹⁷ para implementar as orientações gerais contidas no relatório final sobre a aplicação de taxas de sobre-estadia. Também recomendou que a Comissão estabeleça um Conselho Consultivo de Embarcadores e continue a apoiar o trabalho da Equipe de Inovação da Cadeia de Suprimentos em Memphis (FMC, 2019).

Segundo a Comissária Dye em sua recomendação, a regra interpretativa sugerida busca esclarecer como a Comissão avaliará a razoabilidade das práticas de "demurrage" e "detention". Nesse sentido, o propósito da cobrança dessas taxas é servir como um incentivo financeiro aos interessados na carga para que retirem tempestivamente a carga e retornem o equipamento. No entanto, quando os incentivos não funcionam mais, pois os embarcadores estão impedidos de recolher a carga ou devolver os contêineres no prazo acordado, os encargos devem ser suspensos.

Quanto ao Conselho Consultivo de Embarcadores, a Comissária Dye pontua que este permitirá avaliar a implementação das recomendações do *Fact Finding* nº 28, bem como contribuirá para a obtenção de conselho provenientes de importadores e exportadores norte-americanos quanto a outros assuntos da Comissão.

Em setembro de 2019, a FMC publicou uma proposta de regra interpretativa de sobre-estadia que recebeu vários comentários. Após a análise desses, a Comissão publicou a regra interpretativa final em maio de 2020 (FMC, 2020), cuja íntegra pode ser visualizada no Anexo I deste Relatório.

¹⁷ Regra interpretativa é uma regra da agência que esclarece ou explica leis ou regras/regulações existentes. Uma regra interpretativa não necessita satisfazer os requerimentos estabelecidos na *Administrative Procedure Act* (Lei de Procedimentos Administrativos), por exemplo notificar o público e dar oportunidade para comentários.

A regra estabelece uma lista não exaustiva de fatores que a FMC pode considerar na análise para avaliar se as práticas de sobre-estadia são justas e razoáveis e parte do entendimento de que as cobranças de sobre-estadia servem para dar agilidade à movimentação de cargas nos terminais, pois são um incentivo para que os vários agentes atuantes na cadeia logística busquem mover-se com agilidade a fim de dar fluidez ao transporte. Nesta direção, a regra interpretativa da FMC tem como premissa que quanto mais as práticas de sobre-estadia estiverem alinhadas com a busca de agilidade e fluidez do transporte, menos devem ser consideradas não-razoáveis.

As diretrizes adotadas pela FMC na regra interpretativa final visam auxiliar os armadores e MTOs a evitar penalidades previstas na Lei de Transporte Marítimo (*Shipping Act*), bem como a aumentar a consciência dos embarcadores, intermediários e caminhoneiros sobre suas obrigações de forma a promover a fluidez do sistema de frete, trazer esclarecimentos, reduzir e agilizar as disputas, além de aumentar a competição e inovação em operações e políticas comerciais, enfatizando a questão da prestação de informação, sobretudo quanto à disponibilidade da carga.

Vale notar que armadores e terminais marítimos concordam que esses pontos fazem parte do rol de suas obrigações.

Com a regra, a FMC pode considerar se as entidades reguladas estão fornecendo a informação adequada aos responsáveis pela carga. Assim, na prática, a Comissão pode considerar o tipo de aviso, a quem o aviso é dirigido, fornecido, o formato, método de distribuição, momento e efeito. Com isso, os armadores devem incluir em seus contratos a obrigação de informar aos consignatários quando podem retirar a carga. O alinhamento dessa informação entre armadores, MTOs, intermediários e caminhoneiros contribuiu para uma remoção eficiente da carga do espaço do terminal.

Além disso, as diretrizes da Comissão (FMC, 2020) centraram-se na existência, clareza, conteúdo e acessibilidade de resolução de disputas e de práticas de cobrança de sobre-estadia. Também dão destaque à questão da terminologia empregada, uma vez que as investigações constataram que práticas e regras de sobre-estadia eram complexas, inconsistentes, variáveis e faltava transparência. Alguns dos principais pontos abordados pela FMC são elencados a seguir:

- a) A regra interpretativa se aplica a práticas e regulamentos de sobre-estadia de contêineres. Assim, para fins da regra, sobre-estadia inclui

quaisquer cobranças, incluindo por dia, determinadas por armadores, terminais marítimos ou intermediários marítimos pelo uso do espaço do terminal (em terra) ou contêiner, não incluso no frete (FMC, 2020).

- b) Historicamente, a FMC reconhece que a sobre-estadia tem elementos penais que foram estabelecidos para encorajar a pronta movimentação da carga para fora do píer, mas também inclui um elemento compensatório pelo uso das instalações, segurança, proteção contra fogo, etc., no caso de não retirada no período livre.
- c) Embora o foco da FMC seja o princípio do incentivo e suas aplicações, as diretrizes apresentadas na regra interpretativa também incluem outros fatores que a Comissão pode considerar como contribuição à razoabilidade da questão. Por exemplo, a existência de acessibilidade a regramentos e a prática de sobre-estadia. Isto se deve ao fato de que durante as investigações foi constatado que existe uma falta de transparência em relação às práticas de sobre-estadia, incluindo os processos de solução de disputas e procedimentos de cobrança.
- d) Quanto à resolução de disputas, a FMC avalia que é importante que sejam disponibilizadas informações como: canais de contato, prazos e requisitos para conciliação.
- e) Um ponto controverso surgido nas investigações diz respeito ao ônus da prova, ou seja, quem deve reunir evidências relevantes para a questão da sobre-estadia. A FMC aponta que disputas de sobre-estadia podem ser resolvidas de maneira mais eficiente se o embarcador ou caminhoneiro souber com antecedência que tipo de documentação ou outra evidência o armador ou o terminal necessita para estender o período livre ou para não cobrar as taxas de sobre-estadia.
- f) A regra interpretativa estabelece que a Comissão pode considerar na análise de razoabilidade até que ponto as entidades reguladas definiram os termos de sobre-estadia, a acessibilidade às definições e quanto as definições diferem de termos usados em outros contextos. A FMC entende que um princípio básico das práticas de sobre-estadia é uma definição clara dos termos utilizados.

- g) Embora não seja um assunto específico da regra, o termo "*carrier haulage*" apareceu muitas vezes durante o processo de construção da regra. "*Carrier haulage*" é um arranjo de transporte também referido como entrega "*store door*" ou "*door move*" ou "*door-to-door*" ou, como conhecemos no Brasil, "porta a porta". Neste tipo de transporte, o armador é responsável por arranjar o transporte de contêiner de um terminal para outro local, como um armazém consignatário. Já o "*merchant haulage*", também conhecido como CY ("*container yard*"¹⁸) ou transporte "*port-to-port*" ou "porto a porto". Neste último caso, o embarcador faz os arranjos para o transporte terrestre.
- h) Alguns argumentam que no caso do transporte "porta a porta", o armador não cobra a sobre-estadia, pois ele é o responsável por garantir que os contêineres sejam retirados em tempo do terminal e entregues no local apropriado.
- i) Durante a investigação, foi registrado que alguns armadores cobram sobre-estadia de empresários que fazem os arranjos do tipo "porto a porto", mas não cobraram de empresários que fazem o arranjo "porta a porta". Quando os armadores fazem o arranjo do tipo "porta a porta", competem com intermediários de carga. Neste sentido, os mercados tendem a ser menos eficientes, quando empresas têm o poder de levantar cobranças não razoáveis de seus competidores.
- j) A regra interpretativa de sobre-estadia não aborda essa situação específica, mas a Comissão tem preocupações sobre esse assunto e buscará formas de tratar as práticas envolvendo o transporte "porta a porta" e "porto a porto" de forma apropriada.

Desse modo, foi possível verificar que a regra interpretativa da FMC se constitui de uma série de diretrizes gerais acerca da sobre-estadia de contêineres, que buscam esclarecer a motivação da cobrança, além de estabelecer parâmetros que permitam a avaliação e atuação pontual da FMC no caso concreto.

Importante destacar, finalmente, que apesar da maior parte das diretrizes ser de caráter geral com aplicação universal, especial cuidado deve ser adotado para

¹⁸ Pátio de contêiner.

internalização da regra em outros países, fora da realidade norte-americana, considerando o arranjo local dos agentes econômicos envolvidos na cadeia logística, bem como o arcabouço normativo vigente.

3.2. Recomendações da FIATA¹⁹

A FIATA *International Federation of Freight Forwarders Associations* é uma organização não-governamental que representa, promove e protege os interesses da indústria dos intermediários internacionais de carga. Os membros da FIATA cobrem 108 associações logísticas e intermediários de carga em 97 países, aproximadamente 6.000 provedores de serviços logísticos e de frete pelo mundo.

O Grupo de Trabalho de Transporte Marítimo da FIATA elaborou guia de melhores práticas para apoiar, em disputas comerciais, tanto as Associações Nacionais da FIATA, como também os membros individuais que atuam como transitários de carga (FIATA, 2018).

O guia traz o entendimento de que, em princípio, a taxa de sobre-estadia tem dois propósitos principais: compensar o armador pelo uso do contêiner e encorajar o titular da carga a devolver o contêiner o mais rápido possível. Por outro lado, é dever dos armadores conceder um período livre realístico ao titular da carga para que possa encher e entregar um contêiner para exportação e retirar um contêiner, descarregá-lo e retorná-lo vazio, no caso de uma importação.

No guia, entende-se sobre-estadia como sendo a taxa que o titular da carga paga pelo uso do contêiner dentro do terminal, além do período livre, e detenção é a taxa que o titular da carga paga pelo uso do contêiner fora do terminal ou depósito, além do período livre. A FIATA também apresenta o conceito de "*merged demurrage & detention*" que soma os prazos de *demurrage* e *detention* combinando-os em um único período que é o mesmo conceito adotado na RN-18 e utilizado neste relatório.

O Guia de Melhores Práticas divulgado pela FIATA (FIATA, 2018) reconhece que as taxas de sobre-estadia e detenção são importantes e instrumentos válidos para os armadores assegurarem o retorno de seus equipamentos o mais rápido possível e os usuários que excederem a duração contratual devem ser cobrados de acordo.

¹⁹ O *Fact Finding* nº 28 estimulou a FIATA a desenvolver um guia de melhores práticas em relação à sobre-estadia que foi divulgado em setembro de 2018 (FMC, Final Report, 2018).

Contudo, a FIATA não acredita que os embarcadores devem estar sujeitos a injustas ou não razoáveis cobranças desta natureza, especialmente quando o atraso ocorre por falta do armador.

A FIATA sugere que sejam analisadas uma série de questões relacionadas à sobre-estadia e detenção e negociem um acordo incluindo, mas não se limitando a:

- Limitar a sobre-estadia acumulada a um valor máximo;
- Prolongar o período de livre estadia caso o terminal não consiga liberar / receber um contêiner em período igual ao da duração da incapacidade;
- Garantir condições equitativas para os contêineres no transporte “porto a porto” e negociar os termos para reduzir uma diferenciação injusta;
- Apoiar a transferência modal para modos de transporte mais ecológicos, aumentando o período de liberdade de detenção;
- Alterar o cálculo da sobre-estadia de exportação para transferir a responsabilidade dos atrasos do navio para a companhia marítima;
- Certificar-se de que os encargos de sobre-estadia nas remessas de importação sejam cobrados mais rápido, de preferência no período de uma semana;
- Contribuir para aliviar o congestionamento do terminal, bem como a concentração em terra, de coletas e entregas devido a navios maiores e picos mais elevados e permitir aos titulares da carga mais flexibilidade, aumentando os períodos livres de sobre-estadia.
- Incentivar maior compartilhamento de dados na cadeia logística marítima, o que levaria a maior transparência das informações relacionadas a essas taxas.

4. A COBRANÇA DA SOBRE-ESTADIA NO BRASIL

Em complementação à análise da experiência internacional, detalham-se algumas singularidades da cobrança de sobre-estadia de contêineres em território nacional, tais como o Termo de Responsabilidade por Devolução do Contêiner (ou Termo de Compromisso para a Devolução do Contêiner - TCDC), a aderência do despachante aduaneiro como responsável solidário, a cobrança de valores diferenciados por parte do agente de cargas e as dificuldades logísticas brasileiras que podem aumentar a incidência da cobrança.

4.1. Termo de responsabilidade por devolução do contêiner

No que tange ao direito estrangeiro comparado, considerando que o foco deste estudo é a *demurrage* de contêiner no Brasil, na qual há peculiaridades operacionais práticas inexistentes em outros países, a exemplo da exigência da assinatura do TCDC e de algumas normativas específicas de nosso ordenamento jurídico, diferentes do *common law*, [...]. (WINTER, 2019 p.14)

A exigência da assinatura do Termo de Responsabilidade foi uma criação dos transportadores com o objetivo de facilitar a execução de ações de cobrança de sobre-estadia, mas é apresentado como documento facilitador dos trâmites burocráticos para a liberação dos contêineres, conforme observa-se no texto abaixo:

Por esse documento, quem o subscreve e entrega ao agente local do transportador visa agilizar a liberação da unidade de carga desembarçada, reiterando os termos do conhecimento de transporte marítimo, se for a consignatária ou importadora no contrato, ou um terceiro que diz responsabilizar-se pessoalmente pelo cumprimento de obrigações oriundas da relação de transporte, assumindo expressamente a responsabilidade solidária pelo pagamento de débitos eventuais incidentes e que não sejam pagos pelo consignatário ou importador. (SILVEIRA, 2018 p.23)

Para captar a dinâmica envolvida na assinatura do Termo de Responsabilidade, é preciso entender como se dá a contratação do transporte marítimo internacional. De forma sintética, pode-se afirmar que a venda marítima se consubstancia em dois contratos internacionais: um contrato de compra e venda, que é o principal, e um contrato de transportes. Cumpre enfatizar que não existe um contrato legalmente tipificado como “venda marítima”. Essa denominação surge na doutrina em função da incidência do transporte marítimo no contrato de compra e venda.

Dito isso, verifica-se que a contratação do frete aquaviário decorre de uma negociação prévia, feita entre o comprador/importador e o vendedor/exportador, sem a participação do transportador.

A proposta de compra e venda é formalizada pela emissão de uma Fatura Proforma (*Proforma Invoice*) e/ou uma Carta de Intenção (*Letter of Intent*). Usualmente as proformas mencionam os *Incoterms*[®] *Rules (International Rules for Interpretation of Trade Commercial Terms)*, os quais não são de uso obrigatório, mas, dada a segurança da linguagem padronizada e uníssona de seus termos, facilitam o entendimento das partes, garantindo a eficiência das operações e contratos no que tange às obrigações ligadas ao transporte das cargas negociadas. Essas regras especificam custos e

responsabilidades do exportador e do importador na transação. Por meio dos *Incoterms* é definido quem contratará o transporte.

A utilização das *Incoterms® Rules* permite, portanto, definir a parte interveniente no contrato de compra e venda que assume os trâmites para contratar o transporte e assumir os custos com o frete e demais gastos atinentes ao transporte. Designa, portanto, quem é o embarcador e especifica a parte que estará no risco durante o transporte e que, eventualmente, suportará os ônus das avarias.

Apesar da constatada vinculação existente entre o contrato de compra e venda de mercadorias e os contratos de transporte, fretamento e seguros marítimos, cada contrato conserva a sua autonomia, cuja eficácia se limita à própria relação contratual. A interconexão não afeta as relações emanadas de cada tipo contratual.

A incidência e interferência da designação do modal marítimo no comércio de mercadorias afetam o sistema de direitos e deveres atinentes à compra e venda de mercadorias e as relações entre o vendedor e o comprador, mas restam apartadas as partes dos contratos conexos vinculados de transporte ou fretamento e seguros marítimos. (OCTAVIANO MARTINS, 2015 p.500 - sem grifos no original)

Considerando a autonomia jurídica entre os contratos de compra e venda e os contratos de transporte marítimo, cabe ressaltar que a sobre-estadia de contêineres decorre unicamente do contrato de transporte.

19. A sobre-estadia de contêiner deriva dos Contratos de Transporte Marítimo, instrumentos que, em regra, envolvem três figuras: o embarcador, o transportador marítimo e o consignatário. Com efeito, é o Contrato de Transporte o fundamento jurídico da cobrança de sobre-estadia, valor devido pelo destinatário, embarcador ou consignatário do contêiner - solidariamente - por dia de retenção do contêiner além do prazo de franquia (*free time*) contratado entre as partes.

20. De acordo com a praxe marítima, a emissão do Conhecimento de Transporte (*Bill of Lading*), contendo as cláusulas que regerão o transporte contratado, ocorre por ocasião do embarque das mercadorias. Este contrato é emitido em, no mínimo, três vias, sendo duas delas entregues ao Embarcador, que, após acertados todos os aspectos comerciais, remete uma via original ao consignatário no porto de destino, para que possa apresentá-la ao transportador, e, assim, retirar a mercadoria. (CENTRONAVE, 2020 - Tomada de Subsídios)

Sublinhe-se que, segundo o Código Civil, Seção III - Do Transporte de Coisas²⁰, a única exigência em relação ao consignatário na contratação do transporte é a de que ele

²⁰ Art. 743. A coisa, entregue ao transportador, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço.

seja indicado no momento da entrega da mercadoria. Isso demonstra inequivocamente que a contratação pode ocorrer mesmo sem a sua participação direta. Com efeito, não cabe ao consignatário estabelecer os termos e condições da cobrança da *demurrage*, contudo, cabe a ele responder, perante o armador, no caso de atraso na devolução do contêiner.

Assim, nada obstante a interconexão entre os contratos, a pranteada bilateralidade entre o transportador e o consignatário na contratação do transporte não condiz com a realidade fática, pois, na maioria das vezes, o consignatário sequer participa diretamente dessa contratação²¹.

O consignatário da carga é o principal ator nos casos de *demurrage* de contêineres, pois será ele considerado o responsável pela devolução do contêiner dentro do *free time* ou tempo livre ao armador nos casos de importação. Ele será legitimado a responder judicialmente na parte passiva da ação judicial, podendo, na prática, ser o real dono da carga, a *trading* (que figura como consignatária nas importações por conta e ordem de terceiros), o agente de carga, o NVOCC e até mesmo, em alguns casos, o próprio despachante aduaneiro. Nas situações acima apontadas, poderão os responsabilizados subrogar-se o direito de, posteriormente, cobrar ressarcimento do importador de fato, que é o dono da carga e contratante dos serviços. (WINTER, 2019 p.17)

Além disso, apesar da *demurrage* ser direito usual e costumeiro, muitas vezes não consta do Conhecimento de Embarque. Alguns armadores negligenciam a cláusula de previsão da cobrança. Sem embargo, a sobre-estadia continuou sendo cobrada e considerada devida, mesmo sem previsão legal ou contratual, mas justificada nos usos e costumes.

Ocorre que o fato de um instituto estar inserido nos usos e costumes não o torna exigível em toda e qualquer relação comercial sem qualquer previsão contratual. Tem-se que a sobre-estadia de contêiner é matéria já consolidada na *Lex Maritima*. Contudo, a *Lex Maritima* não determina a sua cobrança sem qualquer previsão, sendo equivocada a interpretação contrária, mesmo porque o Direito Comparado, em especial o Direito Inglês, que é pilar sustentador do Direito Marítimo, assim não determina. (FÓES, 2017, *apud* ROSSI e CASTRO JÚNIOR, 2018, p.4).

²¹ Tradicionalmente o Brasil importa CIF (*Cost, Insurance and Freight*), que significa "custo, seguro e frete". Nesse Incoterm, a responsabilidade pelo pagamento do seguro e do frete é do fornecedor, sendo esse o responsável por todos os custos e riscos com o transporte até a chegada no porto de destino.

A partir do momento em que o Poder Judiciário passou a exigir a cláusula expressa de *demurrage* no Conhecimento de Embarque é que se criou o Termo de Responsabilidade de Devolução de Contêiner²².

Fóes (2017) destaca ainda que o Termo de Responsabilidade “[...] somente integra a relação após a chegada da carga no porto de destino, o que torna evidente a inexistência de qualquer negociação entre as partes”. Ressalta-se, contudo, que o Termo de Responsabilidade não é documento essencial e não deveria ser exigido para a liberação da carga.

Esse novo modo de formalizar a relação com o destinatário final da carga foi exigido pelos armadores, para obrigar os consignatários das cargas a assinar um compromisso de devolução e, assim, estabelecer uma responsabilidade formalizada por escrito. O referido documento não tem nenhuma relação com o Conhecimento de Transporte ou BL (*Bill of Lading*) e é exigido pelo transportador (armador) quando a carga chega ao porto de destino, pois, sem o consignatário ou o seu representante legal assinar o documento, o armador, de maneira bastante contestável, não libera o Conhecimento de Embarque ou BL para que o destinatário da carga possa dar início à liberação e à nacionalização das cargas junto ao sistema SISCARGA. (WINTER, 2019 p. 19)

4.2. Papel do despachante aduaneiro

Inicialmente, cumpre destacar que a retenção da carga (ou do BL) pela não assinatura do Termo de Responsabilidade é ilegal. O Decreto-Lei n.º 116/67 estabelece que: “Art. 7º Ao armador é facultado o direito de determinar a retenção da mercadoria nos armazéns, até ver liquidado o frete devido ou o pagamento da contribuição por avaria grossa declarada”. Ou seja, são apresentadas, exclusivamente, duas hipóteses em que é permitida a retenção de mercadorias: o não pagamento do frete ou da avaria grossa declarada. O ordenamento legal foi reforçado no art. 12 da RN-18.

Art. 12. Os transportadores marítimos e os agentes intermediários poderão reter mercadorias ou a emissão do conhecimento de carga ou BL, até a liquidação relativa ao pagamento do frete ou da contribuição por avaria grossa, vedada a retenção por quaisquer outras justificativas. (Resolução Normativa-ANTAQ nº 18/2017).

A despeito disso, é recorrente a retenção da mercadoria pela não assinatura do Termo de Responsabilidade. Segundo Winter (2019), alguns doutrinadores, ao tratarem do

²² “Nesse contexto, o cenário da sobre-estadia de contêiner, que, até 1995, era totalmente contrário ao transportador, passou a ser favorável a este. Se antes perdiam, passaram a ganhar todas as ações a respeito do tema, utilizando-se do poderoso termo de responsabilidade assinado pelo representante (despachante aduaneiro), do consignatário/importador ou exportador”. (CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino (org.). Teoria e prática da *demurrage* de contêiner. São Paulo: Aduaneiras, 2018. p. 225)

tema, rebatem com veemência a forma usual como os Termos de Responsabilidade de Devolução de Contêiner são exigidos pelos armadores, geralmente impostos de forma indevida, como verdadeiros contratos de adesão, exigidos sob coerção²³.

Contudo, não se pode sequer alegar que a retenção visa prevenir, conservar, defender e assegurar a eficácia do direito ao crédito de sobre-estadia, enquanto ato de prevenção promovido por haver suposta gravidade ou certa particularidade fática que demonstre o risco de lesão de natureza patrimonial. Ainda que presentes os requisitos - (i) retenção lícita e pacífica da coisa alheia; (ii) conservação da coisa alheia; (iii) crédito líquido, certo e exigível, com conectividade com a coisa retida; e, (iv) inexistência de convenção ou lei excluindo o direito de retenção estão presentes -, a impossibilidade de equiparação inviabiliza a retenção.

Logo, independentemente de demonstrada, a existência de motivo justo, a retenção não pode ser utilizada enquanto garantia de prevenir dano iminente, ou de cobrir o valor de obrigações referentes à sobre-estadia. Assim sendo, em que pese sua função precípua consista em induzir o devedor a cumprir sua obrigação, não pode ele ficar privado da posse do bem que lhe pertence enquanto não satisfizer o débito de sobre-estadia, independentemente se presente ou pretérito, isto é, de embarques anteriores, mesmo quando se tratar de pessoa jurídica estrangeira. Mesmo porque, segundo as práticas internacionais, a própria cláusula de retenção (*lien clause*), quando existente, só tem sua aplicabilidade para o não pagamento de frete. (MARCHIOLI, 2020 - Tomada de Subsídios)

Assim, para iniciar processo de internalização da mercadoria no SISCARGA, os transportadores exigiram que o consignatário, ou seu representante, assine o Termo de Responsabilidade. Dessa forma, o documento passou a refletir a adesão não só do importador ou consignatário da carga transportada, mas também de quem por meio dele ingressar na relação jurídica como um novo sujeito, o despachante aduaneiro.

O despachante aduaneiro é o profissional habilitado pela Receita Federal do Brasil para desembarçar os despachos burocráticos na importação ou exportação, atuando perante os órgãos intervenientes do comércio exterior, como a ANVISA, o MAPA, o INMETRO, o DECEX e, principalmente, junto à aduana para liberação e agilidade no despacho das mercadorias constantes nos processos a seus cuidados, conferindo e providenciando toda a documentação, taxas e licenças exigidas caso a caso. Suas atividades estão contempladas no art. 808, do Decreto nº 6.759/2009 (Regulamento Aduaneiro).

²³ "No mesmo diapasão, quando o suposto Termo de Acordo é "oferecido" a assinatura do representante do importador, normalmente seu despachante aduaneiro, a carga já se encontra no porto. Isso porque não se pode processar pagamento de fretes antes que a carga tenha sido descarregada no porto de destino, mas só após a sinalização da presença de carga lançada no SISCARGA, sistema criado pela Instrução Normativa RFB n. 800/07". (CREMONEZE, 2012, p. 35/36, apud SOUZA. Sávio José Di Giorgi Ferreira de. NVOCC, contêiner e sobre-estadias: as sistêmicas controvérsias do multimodalismo - Lei 9.611/98. Curitiba: Instituto de Ensino e Fomento, 2014 p.163-165)

O despachante aduaneiro não participa, em nenhuma de suas fases, da formação do contrato de transporte internacional marítimo, o qual é firmado entre o embarcador e o armador, consignando a carga para o destinatário final, logo não deveria ser parte legítima para responder por questões ligadas ao transporte da carga ou *demurrage*. Esse profissional, que age por mandato, seja do exportador, seja do importador, tem como função primordial fazer a correta nacionalização da carga. (WINTER, 2019 p. 17 e 18)

O despachante aduaneiro possui importante papel no processo de importação, orientando de forma preventiva para garantir o cumprimento de todas as regras legais, tributárias e aduaneiras. Entretanto, em alguns casos²⁴, ele figura no polo passivo de ações judiciais de cobrança de *demurrage* em razão de ter assinado, sozinho ou em conjunto, o Termo de Responsabilidade, na qualidade de representante legal (mandatário) do consignatário da carga. Essa responsabilização é motivo de duras críticas por parte dos despachantes.

Existe um crime sendo cometido todos os dias pelos armadores e seus representantes, que é exigir do despachante aduaneiro, da pessoa jurídica da comissão de despachos aduaneiros, que apenas são contratados para fazer o desembarço aduaneiro da mercadoria, um TERMO DE RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA, ou seja, obrigam o despachante a ser o FIADOR do importador, quando o importador fica inadimplente com a *demurrage*, os detentores do crédito da *demurrage* acionam juridicamente, solidariamente, o importador e o despachante que cedeu à pressão e assinou o termo.

A comissão de despacho, o despachante aduaneiro, não é agente econômico na operação, não participa na compra ou venda da mercadoria ou frete, está inserido no processo apenas para fazer o despacho aduaneiro, mas, para poder ampliar o leque de possibilidades de recebimento da eventual *demurrage*, são criadas inúmeras dificuldades para entregar o BL, que para evitar atraso no desembarço, se soluciona apresentando-se o termo como fiador. É quase uma extorsão.

A regulamentação tem que ser clara, quando o despachante aduaneiro ou representante da comissão de despachos assinar o termo de compromisso de devolução do container, ele só pode assinar como representante do importador, jamais, em hipótese alguma, como "FIADOR" do importador. (Manifestação de Despachante - Tomada de Subsídios, 2020)

²⁴ SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Justiça de São Paulo. Apelação Cível nº 1016902-81.2017.8.26.0562. Cobrança de despesas de sobre-estadia ("demurrage") pelo uso de contêineres. Relator Desembargador Gilson Delgado Miranda. Julg.6 de agosto de 2018. Recurso provido em parte. E ainda: SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Justiça de São Paulo. Apelação Cível nº 1066830-29.2017.8.26.0100. 22ª Câmara de Direito Privado. Relator Des. Roberto Mac Cracken. Julg. 22 de maio de 2019; e SANTA CATARINA. Tribunal de Justiça de Santa Catarina. Apelação Cível nº 0019631-65.2012.8.24.0033. 3ª Câmara de Direito Comercial. Relator Des. Tulio Pinheiro. Julg. 22 de novembro de 2018. (WINTER, 2019 p.18)

4.3. Cobrança do “spread” na demurrage

O *spread* refere-se à diferença entre o preço de compra e de venda de uma ação, título ou transação monetária. No contexto da sobre-estadia de contêineres, ele ocorre quando um agente intermediário aumenta o valor inicialmente cobrado pelo armador ou quando ele reduz o tempo de livre estadia previamente estipulado.

Para iniciar essa discussão, é importante ressaltar que o agente marítimo atua amplamente em nome do transportador marítimo, porém não deve ser confundido com ele, pois atua como mandatário²⁵.

Em linhas gerais, o agente marítimo representa os interesses do armador do navio quando da chegada da embarcação ao porto, atuando e diligenciando para resolver questões burocráticas, operacionais e emergenciais (se for o caso), sempre na condição de mandatário, para garantia da melhor operação de embarque e desembarque, porto a porto. Pode também exercer a função comercial, da venda do frete marítimo, ocasião em que será parte legítima a cobrar a *demurrage* no caso da não devolução do contêiner no prazo fixado (*free time*). (WINTER, 2019 p.15 e 16)

A impossibilidade de o agente marítimo cobrar *spread* da *demurrage* já está expressa no art. 13, da RN-18:

Parágrafo único. O agente marítimo somente poderá cobrar do embarcador, consignatário, endossatário ou portador do conhecimento de carga - BL - aqueles valores que são devidos ao transportador marítimo representado.

Já no caso do agente de cargas²⁶, que é o agente intermediário contratado pelo usuário para atender seus interesses, não existe regra impossibilitando a cobrança do *spread* da *demurrage*.

Uma das práticas distorcidas nas cobranças de *demurrage* ocorre quando o agente intermediário (NVOCC ou agente de carga), à revelia do conhecimento do próprio armador, diminui unilateralmente o prazo do *free time* concedido ao consignatário da carga e aumenta os valores das diárias de *demurrage*, justamente para aumentar o seu lucro na operação de agenciamento do transporte marítimo, pois, dessa forma, o consignatário da carga

²⁵ O papel de mandatário do agente marítimo é reforçado na RN-18, art. 24. Parágrafo único. “O agente marítimo, nas designações de navios sob seu agenciamento, não responde pelas obrigações de quem o designou, salvo quanto à responsabilidade que lhe corresponde por suas faltas pessoais”.

²⁶ O agente de cargas é chamado de agente transitário na RN-18. Art. 2º, II, a) agente transitário: todo aquele que coordena e organiza o transporte de cargas de terceiros, atuando por conta e ordem do usuário no sentido de executar ou providenciar a execução das operações anteriores ou posteriores ao transporte marítimo propriamente dito, sem ser responsável por emitir conhecimento de carga ou Bill of Lading - BL;

(importador), pagará *demurrage* ao intermediário sem que, de fato, ela tenha ocorrido.

Em matéria publicada em seu site na internet, relata a empresa especializada em assessoria de comércio exterior o indício de majoração abusiva do frete:

Temos percebido aumento progressivo na prática da cobrança abusiva de *Demurrage* por parte de alguns Agentes de Carga. Cobranças recebidas por clientes em 2017, quando comparadas com a tabela dos armadores, se mostraram até 220% acima destas. O que não é correto, considerando que o agente apenas repassa a cobrança, muitas vezes alegando não obter lucro com a mesma²⁷. [...] Entendemos que as condições firmadas até a confirmação da reserva de praça do navio devem refletir os mesmos entendimentos no BL ou no Termo de Compromisso de Devolução do Contêiner, sob pena de caracterizar a abusividade e a nulidade dos documentos, ante o princípio da boa-fé contratual. (WINTER, 2019 p. 32)

Essa característica na cobrança de sobre-estadia no Brasil faz com que os usuários e seus representantes demandem uma ação da agência reguladora, conforme se observa no trecho abaixo, extraído da Tomada de Subsídios:

O esforço da Antaq é louvável para regular o problema, mas a opção regulatória da agência, nesse ponto, ao permitir que o agente intermediário cobre valor da *demurrage* maior do que o transportador marítimo efetivo é um grave problema, um dos principais óbices à modicidade do serviço adequado. (AGRIPINO, 2020 - Tomada de Subsídios)

Entretanto, deve-se ter em conta que a contratação do agente de cargas difere substancialmente da contratação do transportador marítimo. Vale ressaltar que o agente de cargas é contratado diretamente pelo consignatário e a quantidade de prestadores desse serviço é de veras maior que a de transportadores marítimos. Nesse caso a concorrência facilita a autorregulação do mercado, reduzindo os abusos. Isso não significa que a questão dispense qualquer tipo de regulação, mas, comparativamente, a atuação da ANTAQ se faz menos necessária.

4.4. Problemas logísticos brasileiros

Conforme dito anteriormente, os motivos para a demora na devolução da unidade vazia são os mais variados e a ineficiência logística está na raiz da maioria deles. Assim, para fazer uma análise da cobrança de sobre-estadia nos diversos países, é necessário, antes, entender os problemas logísticos brasileiros.

²⁷ VASCONCELLOS, M. Alerta sobre cobranças abusivas de *demurrage*. Kotah BR. Rio de Janeiro, 2 nov. 2017, *apud* WINTER (2019).

Segundo Bazani, Pereira e Leal (2017), para facilitar comparações entre os países quanto à competitividade de logística, o Banco Mundial publicou o Índice de Performance Logística (LPI), com o objetivo de diagnosticar as principais áreas com sintomas de ineficiência logística. Na composição do LPI, o Banco Mundial utiliza seis indicadores: 1) eficiência aduaneira - trânsito da fronteira (velocidade, simplicidade, previsibilidade, formalidades); (2) infraestrutura - qualidade do comércio e infraestrutura de transporte; (3) remessas internacionais - facilidade de organizar remessas a preços competitivos; (4) competência logística - competência e qualidade dos serviços logísticos; (5) rastreamento - rastreabilidade de remessas; e (6) pontualidade.

Pôde-se concluir que o Brasil figura como um país de desempenho logístico mediano, entretanto ainda está muito aquém da maioria de seus principais concorrentes. Seu pior desempenho logístico consiste na dimensão alfândega, enquanto seu melhor desempenho refere-se à previsibilidade. Considerando a evidente relação entre a ineficiência aduaneira e a demora para a devolução dos contêineres, seria necessária a equalização do prazo de livre estadia com a realidade logística do país para diminuir ocorrência de sobre-estadia.

Winter (2019) também aponta os problemas alfandegários entre os principais problemas logísticos brasileiros que resultam em sobre-estadia:

- i) Falta de infraestrutura logística dos portos/terminais em relação à velocidade e à capacidade de movimentação das cargas containerizadas, que, eventualmente, leva à ocorrência de congestionamentos ou até de acidentes internos que provocam atraso na retirada dos carregamentos ou filas;
- ii) Questões ligadas ao início do despacho aduaneiro, como o registro da Declaração de Importação (DI) das cargas no SISCOMEX e seus canais de parametrização (verde; amarelo; vermelho; cinza), conforme artigo 21 da IN SRF nº 680/200636, e a conferência aduaneira, nos termos do artigo 564 37 do Decreto nº 6.759/2009;
- iii) Problemas relativos ao transporte rodoviário terrestre, muito usado no Brasil para retirar as mercadorias acondicionadas em contêineres dos portos/terminais e levá-las até as indústrias ou armazéns indicados pelos consignatários das carga ou importadores e posteriormente para fazer a devolução do contêiner no local acordado no BL ou no TCDC, entre os quais estão fatores de risco como as filas ou congestionamentos, possíveis acidentes no percurso do transporte, eventuais furtos ou roubos das cargas e paralisações ou greves de caminhoneiros, em âmbito tanto local quanto estadual ou nacional;

iv) Agentes públicos intervenientes no processo de importação. Em especial para o caso deste estudo, direcionado às cargas containerizadas, destacaremos, para fins de exemplificação de situações que envolvem greves e paralisações, as quais geram efeitos no processo de importação, os três mais recorrentes:

a. Receita Federal do Brasil (RFB), órgão no qual, além das situações de greve declarada, não são raras as realizações de operações fiscais, denominadas de "padrão", "meta zero" ou "maré vermelha", em que, propositadamente, para que não sejam considerados grevistas, os funcionários fazem as análises vagarosamente, causando absoluta lentidão nos procedimentos do despacho aduaneiro, e ainda, em outros casos, implementam, também de propósito, um alto nível de rigor nas análises documentais e físicas, causando acúmulos e atrasos nos despachos aduaneiros;

b. Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), que se destaca por sua intervenção no deferimento da Licença de Importação (LI) de diversos produtos, especialmente aqueles sujeitos ao regime de vigilância sanitária;

c. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), responsável pela fiscalização e licença de produtos de origem animal e vegetal e seus derivados.

v) A desídia ou falta de diligência do consignatário da carga (importador), seja por desacordo comercial, seja por falta de planejamento tributário para o recolhimento dos tributos, seja por eventual falta de planejamento e dificuldade econômica causada (WINTER, 2019 p.27 e 28).

Já a Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima – FENAMAR (2020) apresenta um outro ponto de vista sobre a questão, apontando um quadro menos desolador e redimindo a responsabilidade do armador:

Do resultado da pesquisa realizada destacamos alguns pontos que entendemos serem importantes na avaliação deste tema:

- Para cada container liberado ou recebido há um documento emitido pelo *depot*²⁸ ou terminal chamado EIR que demonstra dados da unidade, horário do recebimento, dados do motorista e nome da transportador.
- Os casos que geram *Demurrage* são na sua grande maioria causados por problemas do próprio importador ou ainda por problemas causados na liberação da carga perante as autoridades.
- Quando há algum bloqueio no Mercante / Siscomex-carga, o importador pode efetuar a desova da unidade e devolve-la vazia ao Armador, mantendo a carga sob a responsabilidade do Terminal

²⁸ O "depot" é um depósito ou pátio para armazenamento e movimentação de contêineres vazios. É o local onde as empresas de transporte e logística guardam seus contêineres até a hora de recarregar (receber o container vazio de importação e/ou liberar o container vazio de exportação).

evitando com isso entrar em período de *Demurrage* conforme acordo existente entre as partes.

- Diversas empresas responderam que existe informação prévia, abundante e disponível sobre o formato de *Demurrage* aplicado e pactuado pelo Armador aos seus clientes referente a utilização e devolução dos contêineres.
- A utilização do contêiner como depósito/armazém, por prazos além do estabelecido provoca um desbalanceamento (*imbalance*) na logística do Armador que na falta de equipamento retidos por importadores tem que recorrer as empresas de aluguel de contêineres para suprir a demanda. (FENAMAR, 2020 - Tomada de Subsídios).

Considerando os interesses, por vezes antagônicos, envolvidos na cobrança de sobre-estadia de contêineres, é esperado que haja discordância sobre quais os motivos que acarretam a cobrança dos valores e o que se deve fazer para mitigar o custo.

4.5. Posicionamento dos grupos de interesse na tomada de subsídios

De 21 de setembro a 03 de novembro de 2020 a ANTAQ realizou a Tomada de Subsídios Pública nº 03/2020, visando ao envio de contribuições e subsídios, para a concretização do tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021, que busca desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.

Não é o escopo deste estudo responder às manifestações ali exaradas. Mas a análise do posicionamento dos contribuintes nos permite visualizar como cada grupo de interesse entende a cobrança de sobre-estadia no mercado nacional e qual seria a necessidade de regulação do tema.

Foram contabilizadas 30 (trinta) contribuições²⁹, divididas em cinco grupos de interesse³⁰, assim classificados:

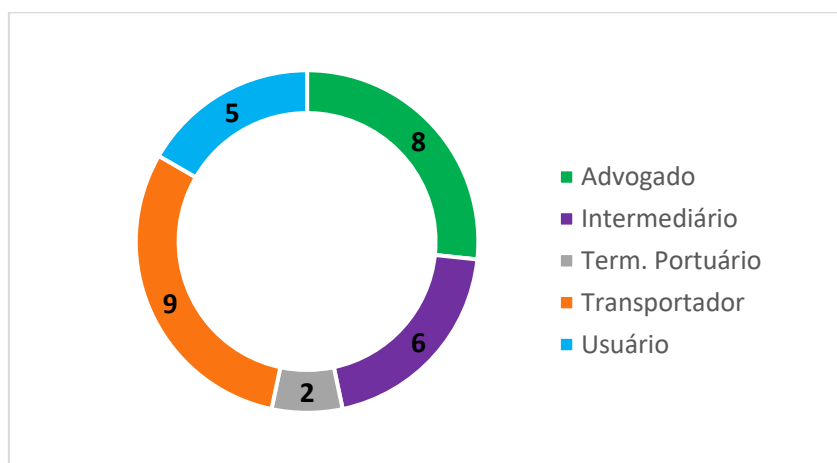
- advogado (acadêmicos, operadores do Direito Marítimo e seus representantes);

²⁹ As contribuições feitas pela mesma pessoa, representando a mesma entidade/empresa, foram contabilizadas apenas uma vez.

³⁰ Ressalta-se que na Tomada de Subsídios foi perguntado a qual grupo de interesses cada contribuinte se identificava. Entretanto, por existir a opção "outros", a grande maioria dos contribuintes a assinalou, sendo necessário fazer uma posterior classificação para melhor enquadrá-los. A lista dos contribuintes contabilizados, classificação e manifestações está no Anexo II.

- intermediário (agentes marítimos, agentes de carga/transitários, despachantes aduaneiros e suas entidades de classe);
- terminal portuário;
- transportador (representantes de empresas e suas entidades de classe nacionais e internacionais); e
- usuário (representantes e entidades de classe).

Figura 1 - Perfil dos contribuintes



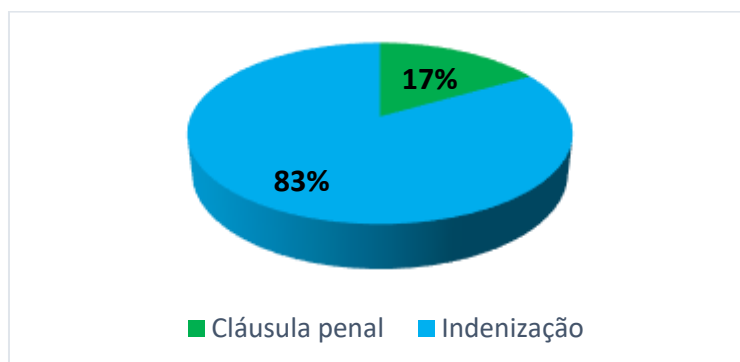
Fonte: Tomada de Subsídios 03/20 - Elaboração GDE/SDS/ANTAQ

Percebe-se, pela Figura 1, que o grupo com maior representatividade nas contribuições é o dos transportadores (30%), seguido pelo grupo dos advogados (26,7%), dos intermediários (20%) e, só então, o grupo dos usuários (16,7%) e o dos terminais portuários (6,7%).

Conforme será demonstrado a seguir, o grupo dos advogados (segundo maior) alinhou-se prioritariamente com o entendimento dos transportadores. Já o grupo dos intermediários, mesmo incluindo os agentes marítimos, alinhou-se, no geral, com os usuários.

Essa sub-representação dos usuários na Tomada de Subsídios pode ter influenciado o fato da significativa maioria dos contribuintes (83%) enquadrar a natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres como indenização e não como cláusula penal, conforme observa-se na Figura 2.

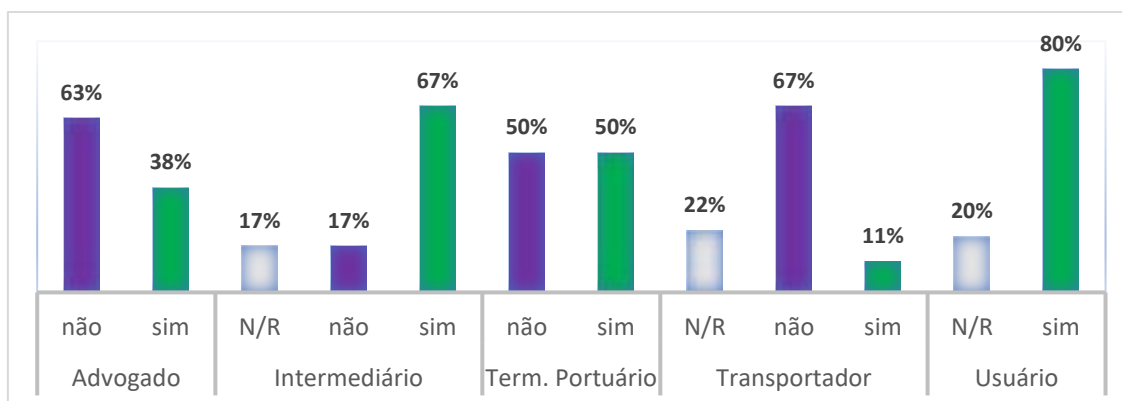
Figura 2 - Natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres.



Fonte: Tomada de Subsídios 03/20 - Elaboração GDE/SDS

Ao analisar o posicionamento dos contribuintes sobre o Termo de Responsabilidade ser, ou não, um contrato de adesão, verifica-se que a resposta muda drasticamente conforme o grupo de interesse. De um lado temos o grupo dos transportadores, acompanhado do grupo dos advogados, com a maioria entendendo que não. Em oposição temos o grupo dos usuários e dos intermediários, cuja maioria das contribuições entende que o Termo de Responsabilidade é um contrato de adesão.

Figura 3 - O Termo de Responsabilidade é contrato de adesão?

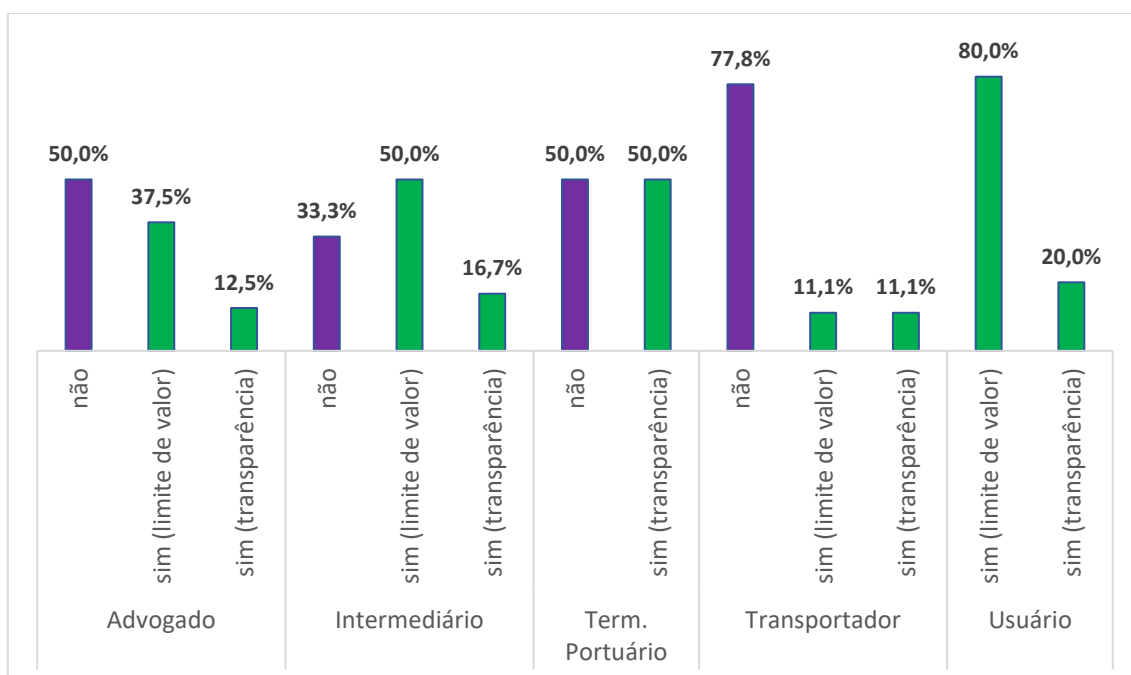


Fonte: Tomada de Subsídios 03/20 - Elaboração GDE/SDS/ANTAQ

O entendimento dos intermediários de que o Termo de Responsabilidade é contrato de adesão pode ser consequência da significativa participação dos despachantes, que, em geral, combatem a obrigatoriedade de assinar o documento para a liberação das cargas. Já o posicionamento dos escritórios de advocacia, negando o enquadramento como contrato de adesão, pode ser indício de que esses contribuintes estão mais alinhados com a defesa dos transportadores que dos usuários nos litígios judiciais.

O último exame realizado refere-se a como os grupos de interesse se posicionam quanto à necessidade de regulação da sobre-estadia. Após uma verificação interpretativa dos conteúdos, as manifestações foram divididas em três categorias de contribuintes: os que são contra qualquer tipo de regulação, que foram agrupados como “não” e os que são a favor foram identificados como “sim”. Entre os que são a favor da regulação, foram criados dois grupos: os que são a favor da regulação pelo aumento da transparência - sim (transparência); e os que são a favor de uma regulação que em haja alguma limitação de valor - sim (limite de valor).

Figura 4 - Favorável a alguma forma de regulação da sobre-estadia?



Fonte: Tomada de Subsídios 03/20 - Elaboração GDE/SDS/ANTAQ

A dicotomia de interesses mais uma vez foi notável. Todos os usuários foram a favor de algum tipo de regulação, sendo que 80% deseja uma limitação no valor da sobre-estadia e os outros 20% entende que basta uma melhoria na transparência. Já no grupo dos transportadores, a maioria (77,8%) é contra qualquer forma de regulação. Mais uma vez os advogados se alinharam com o entendimento dos transportadores e os intermediários com o dos usuários.

5. COMPARAÇÃO DE VALORES

O presente capítulo refere-se à realização de uma pesquisa quantitativa de valores de sobre-estadia de contêiner e prazos de livre estadia de contêiner no Brasil e em outros países do mundo, utilizando-se, como dados de pesquisa, fontes primárias, isto é, aquelas obtidas, via busca individualizada, nos *websites* dos transportadores marítimos, na forma de preços de sobre-estadia e prazos de *free time*, ambos tabelados/preços balcão, por tipo de contêiner, por porto, nos sentidos importação e exportação.

Quanto à aplicabilidade de valores tabelados/balcão cabe esclarecer que, nos casos de usuários com volumes consideráveis de carga, pode ocorrer a negociação entre embarcador/consignatário e transportador marítimo, por meio de contratos de serviço (*service contracts*)³¹, que conferem condições especiais.³² Além disso, há casos em que NVOCC e agentes de carga aplicam valores de sobre-estadia e *free time* diferentes dos preços e prazos tabelados/balcão. Por fim, há circunstâncias excepcionais em que valores de sobre-estadia não são cobrados, são reembolsados ou ainda têm outra forma de mitigação.³³

Feitas essas observações iniciais, a seguir serão apresentadas a: I) amostragem; II) metodologia de cálculo da sobre-estadia média; III) observações metodológicas; IV) tipo de pesquisa; V) valores de sobre-estadia e prazos de livre estadia; e VI) análise comparativa dos valores de sobre-estadia e prazos de livre estadia.

³¹ Demurrage (is) imposed on cargo interests by carriers via tariffs and service contracts. Fonte: FMC Fact Finding Investigation nº 28 - Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time in International Oceanborne Commerce. Final Report. December 3, 2018.

³² A título exemplificativo, a Maersk estipula que clientes com condições especiais de negociação de sobre-estadia e livre estadia aplicam-se regras distintas: "(...) for customers with special deals, after the extended free time expires, any additional days will be subject to the demurrage and detention charges as per the relevant day count in our tariff tier structure. This means that the subsequent demurrage and detention charges beyond extended free time will not automatically be calculated basing on the tariffs of 1st tier." Fonte: <https://www.maersk.com/local-information/latin-america/brazil/import>

³³ *There was little uniformity in demurrage and detention terminology or the circumstances under which ocean carriers would waive, refund, or otherwise mitigate demurrage and detention, making comparisons across the industry difficult.* (Grifo não consta do original) (FMC, Interpretive Rule on Demurrage & Detention under the Shipping Act, 2020).

5.1. Amostragem

Para consecução do estudo foi realizado o seguinte recorte amostral:

- a) 6 portos;
- b) 4 transportadores marítimos;
- c) 4 tipos de contêineres.

5.1.1. Portos

Para a amostragem de portos estrangeiros, foram selecionados portos com maior participação no transporte de contêineres com o Brasil (Anuário, 2018).³⁴

Tabela 1 - Movimentação acumulada, em TEU, entre portos brasileiros e estrangeiros (2018)

Nome do Porto	TEU rel. comercial Brasil	TEU acumulado	TEU percentual acumulado
Xangai	391.942	391.942	5%
Buenos Aires	384.740	776.681	11%
Cingapura	377.590	1.154.271	16%
Cartagena	313.563	1.467.834	20%
Ningbo	302.508	1.770.342	25%
Antuérpia	270.294	2.040.636	28%
Roterdã	246.221	2.286.857	32%
Hong Kong	245.248	2.532.105	35%
Hamburgo	225.049	2.757.154	38%

Fonte: ANTAQ. Anuário Estatístico (2018).

Por opção metodológica, dentre os portos da tabela acima, foram selecionados 2 (dois) portos por continente:

Tabela 2: Amostragem de portos por continente

Continente	Porto
América do Sul	Santos
	Buenos Aires
Europa	Antuérpia
	Roterdã
Ásia	Cingapura
	Xangai

Fonte: Elaboração GDE/SDS

³⁴ ANTAQ. Anuário Estatístico (2018). Disponível em: www.web.ANTAQ.gov.br/anuario. Acesso em: agosto de 2019.

Para a seleção de porto brasileiro, optou-se por escolher o Porto de Santos, pelo fato de ser o porto com maior movimentação de contêineres no Brasil (Anuário, 2018).

5.1.2. Transportadores marítimos

A amostragem de transportadores marítimos baseou-se no quadro abaixo que relaciona os maiores transportadores marítimos mundiais, apresentados em ordem decrescente de participação de mercado, e as respectivas fontes de dados de sobre-estadia e livre estadia.

Tabela 3 - Participação de mercado e fonte de dados de sobre-estadia de cada transportador marítimo

Transportador Marítimo	Part. de mercado	Dados de sobre-estadia e livre estadia disponíveis em:
Maersk	16,9%	https://www.maersk.com/local-information
MSC	16,0%	https://www.msc.com/country-guides
COSCO	12,6%	https://elines.coscoshipping.com/ebusiness/demurrageDetentionTariff
CMA CGM	12,1%	https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/demurrage-detention
Hapag-Lloyd	7,2%	https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/tariffs/detention-demurrage.html
ONE	6,5%	https://ecommerce.one-line.com/ecom/CUP_HOM_3701.do?sessLocale=en
HMM	2,9%	http://www.hmm21.com/cms/business/ebiz/tariff/demdetFreetime/index.jsp
Yang Ming	2,6%	https://www.yangming.com/e-service/demdet/demdet.aspx
PIL	1,2%	https://www.pilship.com/en-pil-lms-det-dem/200.html

Fonte: Participação de mercado disponível em: <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>. Acesso em 13/11/2020. Elaboração GDE/SDS.

Mais uma vez, por opção metodológica, dentre os transportadores marítimos do quadro acima, o recorte amostral contemplou 4 (quatro) empresas: Maersk, MSC, CMA CGM e Hapag-Lloyd.

5.1.3. Tipos de contêineres

A seleção de contêineres baseou-se na importância dos seguintes tipos de contêineres no transporte marítimo mundial (fonte: "Estudo comparativo dos valores de THC nos terminais de contêineres no Brasil e no mundo" disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>):

- Contêineres de 20 pés seco - *dry container* (DC): 20' DC
- Contêineres de 40 pés seco - *dry container* (DC): 40' DC
- Contêineres de 40 pés seco *high cube* - *dry high cube* (HC): 40' HC
- Contêineres de 20 pés refrigerado - *reefer*: 20' Reefer

Para esse estudo, não foram considerados os contêineres de 40' Reefer e os de 45' HC.

5.2. Metodologia de cálculo de sobre-estadia média

A sobre-estadia é cobrada tendo por referência um preço diário por contêiner o qual é, geralmente, previsto por períodos ou faixas de dias. Num exemplo hipotético:

Free time: 5 dias

1º período 3 dias (do 6º ao 8º dia): US\$50 por dia;

2º período 4 dias (do 9º ao 12º dia): US\$80 por dia; e

3º período dias seguintes (do 13º dia em diante): US\$100 por dia.

Dia	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°	13°	14°
Preço por dia	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$50	\$50	\$50	\$80	\$80	\$80	\$80	\$100	\$100
Sobre-estadia acumulada	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$50	\$100	\$150	\$230	\$310	\$390	\$470	\$570	\$670
Sobre-estadia média	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$8,33	\$14,29	\$18,75	\$25,56	\$31	\$35,45	\$39,17	\$43,85	\$47,86

No exemplo acima, o usuário acumularia ao final de 10 dias um valor total de sobre-estadia a pagar de US\$310.

A comparação de valores de sobre-estadia não é trivial, pois cada transportador marítimo determina períodos variados, e diferentes dias de *free time*. Ambos influenciam diretamente o valor total de sobre-estadia acumulada.

A título de exemplo, um valor diário de sobre-estadia mais alto, não necessariamente resultará em um valor acumulado de sobre-estadia maior, desde que o *free time* seja também elevado.

Assim, foi desenvolvida a metodologia da “sobre-estadia média” segundo a qual:

$$\text{Sobre estadia média do dia} = \frac{\text{Sobre estadia acumulada}}{\text{Número de dias}}$$

O que equivale a:

$$\text{Sobre estadia acumulada} = \text{Sobre estadia média do dia} * \text{Número de dias}$$

A metodologia de “sobre-estadia média” permite comparar diferentes portos e transportadores que utilizam períodos diferentes e *free time* diferentes, desde que seja arbitrado um determinado dia para a análise.

Assim, para que os prazos de livre estadia e os preços de sobre-estadia componham um único valor comparável, a presente pesquisa utiliza o 14º dia como base comparável.³⁵

5.3. Observações metodológicas

- Foram coletados dados de preços e prazos referentes exclusivamente ao uso do contêiner (*use of equipment only*), cobrados pelo armador, sempre que esta informação é claramente indicada no *website* do transportador marítimo³⁶. Por outro lado, não foram coletados preços e prazos referentes ao uso da área do terminal (*use of terminal space*), por vezes denominado *demurrage*³⁷, cobrados pelo terminal ou pelo armador. Isso porque a definição de sobre-

³⁵ No ano de 2015, a FMC publicou relatório em que adota o 12º dia como base comparável para o cálculo de sobre-estadia. “Report: Rules, Rates, and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time for Containerized Imports and Exports Moving Through Selected United States Ports, 2015 (disponível em: <https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2019/04/reportdemurrage.pdf>). Por sua vez, a pesquisa da Container xChange, adota o 14º dia como base comparável para o cálculo de sobre-estadia (disponível em: <https://container-xchange.com/blog/demurrage-detention/>)

³⁶ “The terminology and application of charges with similar names are distinct across these VOCCs, making direct comparisons difficult” (FMC Report: Rules, Rates, and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time for Containerized Imports and Exports Moving Through Selected United States Ports, 2015 Report). Ainda sobre a terminologia: “It is apparent, then, that there are a number of different, often conflicting, and not always clear ways that demurrage and detention are used in the industry. (...) Such “demurrage” may represent use of terminal space (terminal demurrage) and the use of equipment (carrier demurrage - i.e., in-port detention). (...) it might be less clear to a VOCC’s customer what it is being charged for - terminal space usage or container usage or both.” (FMC Fact Finding Investigation nº 28 - Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time in International Oceanborne Commerce. Interim Report. September 4, 2018)

³⁷ Por vezes denominados *demurrage*, *storage costs*, *port storage*, *terminal storage*, *terminal demurrage*, dentre outros.

estadia³⁸ de contêineres no presente estudo é baseada na RN 18 e, conforme já mencionado, não abrange os custos referentes à ocupação de espaço no terminal portuário.

- Na maioria das vezes, o armador forneceu dados para a chamada *Merged Demurrage and Detention* ou, também denominada, *Combined Demurrage and Detention*, o que nada mais é que a combinação num único valor de sobre-estadia e num único prazo de livre estadia as franquias para o contêiner dentro ou fora do terminal portuário.
 - Em poucos casos, o dado é fornecido como *Splitted Demurrage/Detention*, ou seja, há valor de sobre-estadia e prazo de livre estadia específicos para contêineres situados dentro do terminal e valores de sobre-estadia e prazos de livre estadia específicos para contêineres situados fora do terminal.³⁹ Nesses casos, foi adotado o seguinte critério:
 - Na importação: simulou-se a experiência de um usuário que utiliza a totalidade do *free time* do contêiner cheio dentro do terminal (*gate-in free time*), após o que, retira o contêiner para desova em suas instalações utilizando a totalidade do *free time* fora do terminal (*gate-out free time*), devolvendo o contêiner vazio no 14º dia. Assim, no 14º dia é calculado o valor de sobre-estadia levando-se em consideração o valor da *detention* (valor da sobre-estadia fora do terminal) e a soma do *gate-in free time* com o *gate-out free time* (Ex. *free time*: 3+5);
 - Na exportação: simulou-se a experiência de um usuário que utiliza a totalidade do *free time* fora do terminal para estufagem do contêiner vazio (*gate-out free time*), após o que, dá entrada com o contêiner cheio no terminal e utiliza a totalidade do *free time* dentro do terminal (*gate-in free time*). Assim, no 14º dia é calculado o valor de sobre-estadia levando-se em consideração o valor da *demurrage* (valor da sobre-estadia dentro do terminal)

³⁸ A sobre-estadia de contêiner é muito comumente denominada internacionalmente como *Demurrage & Detention*, e a depender do transportador marítimo e/ou país, também é denominada *per diem*. Por sua vez, o prazo de livre estadia de contêiner é comumente denominado *free time* ou *free days*.

³⁹ Os dados no formato *splitted demurrage/detention* ocorreram nesta pesquisa: na importação, apenas em Cingapura, para os armadores CMA CGM e Hapag-Lloyd; e, na exportação, apenas para CMA CGM em Santos e Buenos Aires, e Hapag-Lloyd em Cingapura.

e a soma do *gate-out free time* com o *gate-in free time* (Ex. *free time*: 5+3).

- Quando não houve disponibilização de dados pelo armador, o resultado é indicado nas planilhas por um hífen (-). Por outro lado, sempre que o *free time* for ≥ 14 dias, o preço médio no 14º dia, logicamente, será igual a \$0 (zero), haja vista não ter havido a incidência de sobre-estadia no período.
- Em termos de contagem de prazos:
 - Não foi equalizada a diferenciação no tratamento de dados entre armadores/países que utilizam dias corridos e/ou dias úteis⁴⁰ para contagem dos prazos.
 - Não foi equalizado o momento de início e término da contagem do prazo de livre estadia. Isso porque os transportadores marítimos, a depender do país, ou até da rota, incluem ou excluem o primeiro dia da contagem do prazo de livre estadia (*first/last day included/excluded*) diferentemente do estritamente estipulado pela RN 18 para o Brasil.⁴¹
 - Não foi equalizado o momento da disponibilidade da carga (*notice of cargo availability*), que varia de acordo com o armador/porto/país⁴², a influenciar o início da contagem do prazo na importação;
- Não foram coletados dados para tipos específicos de cargas.⁴³
- Foram coletados dados para FCL (*Full Container Load*) e não para LCL (*Less than Container Load*).⁴⁴
- Quando disponibilizados dados de sobre-estadia e *free time* que levam em consideração o modal de transporte na hinterlândia (ferrovia, rodovia, hidrovia), foram coletados dados para o modal rodoviário.⁴⁵

⁴⁰ À exemplo da CMA CGM nos EUA que utiliza para contagem "*working days*".

⁴¹ Art. 20. O prazo de livre estadia do contêiner será contado:

I - no embarque, a partir da data de retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) pelo embarcador no local acordado; e II - no desembarque do(s) contêiner(es) cheio(s), a partir do dia seguinte após a entrega da carga no local acordado.

⁴² Problemática amplamente discutida pela FMC na Fact Finding Investigation nº 28.

⁴³ À exemplo da Maersk com prazos de livre estadia específicos para importação de frutas e bacalhau no Brasil.

⁴⁴ À exemplo da Hapag-Lloyd nos portos da China.

⁴⁵ À exemplo da Maersk nos portos da Bélgica.

- Dados de sobre-estadia e livre estadia da Maersk Spot não foram coletados.⁴⁶
- Para fins de comparação, os preços de sobre-estadia, quando fornecidos em moeda do país de origem, foram convertidos para o dólar norte-americano, na data do câmbio de 9 de dezembro de 2020, às 17 horas (horário de Brasília) segundo cotações disponibilizadas pelo Banco Central do Brasil (<https://www.bcb.gov.br/conversao>).
- Os dados foram coletados ao longo do mês de dezembro de 2020.

5.4. Tipo de pesquisa

O tipo de pesquisa é, quanto aos fins, exploratório. A pesquisa exploratória é aquela realizada quando há pouca informação anteriormente sistematizada⁴⁷, e desse modo, não comporta hipóteses à priori. (Vergara, 2007)⁴⁸

Tipicamente, a pesquisa exploratória se vale de uma pequena amostragem, a qual permite escolher técnicas adequadas de coleta e tratamento dos dados e verificar potenciais dificuldades. Assim, este tipo de pesquisa é uma sondagem que permite proporcionar uma visão aproximada de determinado fato, de modo que pesquisa futura possa ser concebida para uma maior entendimento e precisão.⁴⁹

Neste contexto, é importante destacar a reduzida amostragem de 6 portos para esta pesquisa. À título de exemplo, o estudo conclusivo sobre a modicidade tarifária da THC no Brasil e, inclusive, conclusivo quanto ao THC “não se constituir impedância para o comércio exterior brasileiro pela via marítima”⁵⁰ - teve por amostra 48 portos em 23 países.

⁴⁶ Sobre o Maersk Spot vide: <https://www.maersk.com/news/articles/2019/06/25/maersk-introduces-maersk-spot>

⁴⁷ Nesse sentido “a Antaq ainda não possui uma metodologia para a compilação dos dados (de sobre-estadia) de forma sistemática (...) Nesse passo, é de fundamental importância conhecer os valores cobrados nos demais portos mundiais para que seja possível analisar a conformidade dos valores cobrados no Brasil.” (Projeto de Execução de Estudo e Pesquisa SEI 1187829)

⁴⁸ Vergara, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2007.

⁴⁹ Pesquisa Exploratória. Wikipedia. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Pesquisa_explorat%C3%B3ria. Acesso em 12 de dezembro de 2020.

⁵⁰ “Estudo comparativo dos valores de THC nos terminais de contêineres no Brasil e no mundo” disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>

Portanto, devido à reduzida amostragem – notadamente de 6 portos e 4 transportadores marítimos⁵¹, esta pesquisa permite tão somente:

- Concluir acerca da viabilidade de comparação dos dados;
- Propor hipóteses a serem testadas em estudo futuro;
- Afirmar que os dados são, devido à pequena amostragem:
 - insuficientes para concluir a respeito da abusividade ou conformidade dos preços de sobre-estadia no Brasil comparado aos demais portos do mundo; e
 - insuficientes para explicitar eventuais distorções quantitativas de preços e prazos em relação aos demais portos estrangeiros.

E, permite, no máximo:

- Comparar os preços e prazos de 4 transportadores marítimos em 5 portos estrangeiros e Santos, ou seja, serve para mera comparação dos valores que ali dispõe e não outras conclusões.

5.5. Valores de sobre-estadia e prazos de livre estadia

5.5.1. Valores de sobre-estadia na importação

Tabela 4 - Preço da Sobre-estadia média por transportador na importação no 14º dia (USD/dia)

Maersk - Preço da Sobre-estadia média na importação em USD (14º dia)					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	\$26	\$49	\$49	\$62
Argentina	Buenos Aires	\$20	\$40	\$40	\$64
Bélgica	Antuérpia	\$47	\$62	\$62	\$93
Países Baixos	Roterdã	\$51	\$67	\$67	\$102
Cingapura	Cingapura	\$23	\$37	\$37	\$41
China	Xangai	\$7	\$14	\$16	\$30

Preço da sobre-estadia média na importação Maersk comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.maersk.com/local-information/>. Acesso em: dezembro de 2020

⁵¹ Dos 4 armadores, um deles, a MSC fornece, via *website*, valores de sobre-estadia apenas para Santos e Cingapura, dentre os portos da amostragem.

MSC - Preço da Sobre-estadia média na importação em USD (14° dia)					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	\$20	\$34	\$34	\$94
Argentina	Buenos Aires	-	-	-	-
Bélgica	Antuérpia	-	-	-	-
Países Baixos	Roterdã	-	-	-	-
Cingapura	Cingapura	\$19	\$32	\$32	\$69
China	Xangai	-	-	-	-

Preço da sobre-estadia média na importação MSC comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.msc.com/country-guides>. Acesso em: dezembro de 2020

CMA CGM - Preço da Sobre-estadia média na importação em USD (14° dia)					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	\$22	\$42	\$42	\$80
Argentina	Buenos Aires	\$24	\$49	\$49	\$70
Bélgica	Antuérpia	\$27	\$44	\$44	\$103
Países Baixos	Roterdã	\$27	\$44	\$44	\$103
Cingapura	Cingapura	\$19	\$38	\$38	\$87
China	Xangai	\$6	\$13	\$15	\$42

Preço da sobre-estadia média na importação CMA CGM comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/demurrage-detention>. Acesso em: dezembro de 2020.

Hapag Loyd - Preço da Sobre-estadia média na importação em USD (14° dia)					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	\$20	\$39	\$39	\$74
Argentina	Buenos Aires	\$56	\$61	\$61	\$148
Bélgica	Antuérpia	\$45	\$54	\$54	\$72
Países Baixos	Roterdã	\$45	\$54	\$54	\$72
Cingapura	Cingapura	\$20	\$39	\$39	\$34
China	Xangai	\$9	\$17	\$17	\$39

Preço da sobre-estadia média na importação Hapag-Lloyd comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/tariffs/detention-demurrage.html>. Acesso em: dezembro de 2020.

5.5.2. Valores de sobre-estadia na exportação

Tabela 5 - Preço da Sobre-estadia média por transportador na importação no 14º dia (USD/dia)

Maersk - Preço da Sobre-estadia média na exportação em USD (14º dia)					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	\$0	\$0	\$0	\$29
Argentina	Buenos Aires	\$0	-	-	\$30
Bélgica	Antuérpia	\$44	\$57	\$57	\$85
Países Baixos	Roterdã	\$44	\$57	\$57	\$85
Cingapura	Cingapura	\$17	\$30	\$30	\$67
China	Xangai	\$8	\$13	\$15	\$15

Preço da sobre-estadia média na exportação Maersk comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.maersk.com/local-information/>. Acesso em: dezembro de 2020

MSC - Preço da Sobre-estadia média na exportação em USD (14º dia)					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	\$21	\$41	\$41	\$83
Argentina	Buenos Aires	-	-	-	-
Bélgica	Antuérpia	-	-	-	-
Países Baixos	Roterdã	-	-	-	-
Cingapura	Cingapura	\$19	\$32	\$32	\$69
China	Xangai	-	-	-	-

Preço da sobre-estadia média na exportação MSC comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.msc.com/country-guides>. Acesso em: dezembro de 2020

CMA CGM - Preço da Sobre-estadia média na exportação em USD (14º dia)					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	\$0	\$0	\$0	\$16
Argentina	Buenos Aires	\$0	\$0	\$0	\$0
Bélgica	Antuérpia	\$7	\$9	\$9	\$109
Países Baixos	Roterdã	\$7	\$9	\$9	\$109
Cingapura	Cingapura	\$9	\$19	\$19	\$72
China	Xangai	\$6	\$13	\$15	\$42

Preço da sobre-estadia média na exportação CMA CGM comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/demurrage-detention>. Acesso em: dezembro de 2020.

Hapag-Lloyd - Preço da Sobre-estadia média na exportação em USD (14º dia)					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	\$26	\$50	\$50	\$109
Argentina	Buenos Aires	\$11	\$19	\$19	\$94
Bélgica	Antuérpia	\$38	\$42	\$42	\$78
Países Baixos	Roterdã	\$41	\$45	\$45	\$85
Cingapura	Cingapura	\$20	\$39	\$39	\$44
China	Xangai	\$15	\$31	\$31	\$39

Preço da sobre-estadia média na exportação Hapag-Lloyd comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/tariffs/detention-demurrage.html>. Acesso em: dezembro de 2020.

5.5.3. Prazos de livre estadia na importação

Tabela 6 - Prazo de livre estadia na importação, por armador.

Maersk - Free time na importação					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	5	5	5	5
Argentina	Buenos Aires	7	7	7	3
Bélgica	Antuérpia	4	4	4	4
Países Baixos	Roterdã	3	3	3	3
Cingapura	Cingapura	7	7	7	6
China	Xangai	7	7	7	4

Free time na importação Maersk comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.maersk.com/local-information/>. Acesso em: dezembro de 2020

MSC - Free time na importação					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	7	7	7	2
Argentina	Buenos Aires	-	-	-	-
Bélgica	Antuérpia	-	-	-	-
Países Baixos	Roterdã	-	-	-	-
Cingapura	Cingapura	7	7	7	7
China	Xangai	-	-	-	-

Free time na importação MSC comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.msc.com/country-guides>. Acesso em: dezembro de 2020

CMA CGM - Free time na importação					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	6	6	6	5
Argentina	Buenos Aires	7	7	7	3
Bélgica	Antuérpia	7	7	7	5
Países Baixos	Roterdã	7	7	7	5
Cingapura	Cingapura	3+3	3+3	3+3	3
China	Xangai	7	7	7	4

Free time na importação CMA CGM comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/demurrage-detention>. Acesso em: dezembro de 2020.

Hapag-Lloyd - Free time na importação					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	7	7	7	5
Argentina	Buenos Aires	5	5	5	3
Bélgica	Antuérpia	4	4	4	4
Países Baixos	Roterdã	4	4	4	4
Cingapura	Cingapura	3+4	3+4	3+4	3+4
China	Xangai	10	10	10	4

Free time na importação Hapag-Lloyd comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/tariffs/detention-demurrage.html>. Acesso em: dezembro de 2020.

5.5.4. Prazos de livre estadia na exportação

Maersk - Free time na exportação					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	14	14	14	10
Argentina	Buenos Aires	14	-	-	7
Bélgica	Antuérpia	5	5	5	5
Países Baixos	Roterdã	5	5	5	5
Cingapura	Cingapura	7	7	7	7
China	Xangai	7	7	7	7

Free time na exportação Maersk comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.maersk.com/local-information/>. Acesso em: dezembro de 2020

MSC - Free time na exportação					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	7	7	7	5
Argentina	Buenos Aires	-	-	-	-
Bélgica	Antuérpia	-	-	-	-
Países Baixos	Roterdã	-	-	-	-
Cingapura	Cingapura	7	7	7	7
China	Xangai	-	-	-	-

Free time na exportação MSC comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.msc.com/country-guides>. Acesso em: dezembro de 2020

CMA CGM - Free time na exportação					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	7+7	7+7	7+7	6+6
Argentina	Buenos Aires	14	14	14	14
Bélgica	Antuérpia	12	12	12	5
Países Baixos	Roterdã	12	12	12	5
Cingapura	Cingapura	8	8	8	5
China	Xangai	7	7	7	4

Free time na exportação CMA CGM comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/demurrage-detention>. Acesso em: dezembro de 2020.

Hapag Loyd - Free time na exportação					
País	Porto	20' DC	40' DC	40' HC	20' Reefer
Brasil	Santos	6	6	6	3
Argentina	Buenos Aires	10	10	10	7
Bélgica	Antuérpia	4	4	4	4
Países Baixos	Roterdã	4	4	4	4
Cingapura	Cingapura	3+7	3+7	3+7	3+5
China	Xangai	7	7	7	4

Free time na exportação Hapag-Lloyd comparativo entre porto nacional e estrangeiros. Disponível em: <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/tariffs/detention-demurrage.html>. Acesso em: dezembro de 2020.

5.6. Análise comparativa dos valores de sobre-estadia e prazos de livre estadia

Este tópico procede à comparação dos preços de sobre-estadia e prazos de livre estadia dispostos nas tabelas acima. Em razão do caráter exploratório da pesquisa, e devido à pequena amostra, notadamente, de portos e transportadores marítimos, os dados são insuficientes para se concluir a respeito da abusividade ou conformidade dos preços de sobre-estadia no Brasil comparado aos demais portos do mundo. Assim, cumpre esclarecer que a inferência conclusiva, caso ocorresse, implicaria em elevada margem de erro.

Dando prosseguimento, para a análise dos dados foi efetivada uma nova tabulação dos mesmos preços e prazos de sobre-estadia e livre estadia dispostos nas tabelas anteriores, desta vez, tabulando-os por tipo de contêiner, para melhor comparabilidade entre os diferentes transportadores marítimos, em cada porto, na importação e na exportação.

5.6.1. Sobre-estadia média na importação

Contêineres 20'DC: Preço sobre-estadia média importação em USD (14º dia)						
20'DC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	\$26	\$20	\$47	\$51	\$23	\$7
CMA CGM	\$22	\$24	\$27	\$27	\$19	\$6
MSC	\$20	-	-	-	\$19	-
HAPAG-LLOYD	\$20	\$56	\$45	\$45	\$20	\$9

Preço da sobre-estadia média na importação para contêineres de 20 pés secos, comparativo entre portos.

Observando-se os dados da tabela acima, nota-se o reduzido desvio padrão da amostra de preços de sobre-estadia média de importação no porto de Santos para contêineres de 20 pés secos entre os transportadores marítimos, com média de \$22.

Maersk e CMA CGM apresentam, respectivamente, preços aproximados nos portos de Santos e Buenos Aires, para contêineres 20'DC.

Os preços em Santos apresentam-se próximos aos preços em Cingapura, para todos os armadores da amostra transportando contêineres 20' DC na importação, com medianas de \$21 em Santos e \$19 em Cingapura. Não é demais sopesar, contudo, que os valores tabelados se referem ao 14º dia de sobre-estadia média, muito embora o *dwell time*⁵² em Cingapura, na importação, seja de apenas 1,46 dias, comparado aos 12,7 dias em Santos.⁵³

Os preços em Santos são marcadamente superiores aos preços em Xangai, medianas respectivamente \$21 e \$7, para contêineres 20' DC.

Demais comparações restam prejudicadas em razão da reduzida amostra e elevada dispersão de dados para um mesmo porto, expressos por meio dos seguintes desvios padrões relativos (DPR)⁵⁴: 58% Buenos Aires; 29% Antuérpia; 31% Roterdã.

⁵² *Dwell time* é o tempo de permanência médio de armazenagem de contêineres cheios na importação.

⁵³ *Dwell time* em Santos Brasil (2018): http://ri.santosbrasil.com.br/wp-content/uploads/sites/36/2018/03/SBPar_ERelease-4T17_final.pdf. *Dwell time* em Cingapura (2018): [https://www.customs.gov.sg/news-and-media/publications/Time%20Release%20Study%20for%20Singapore%20\(2018\).pdf](https://www.customs.gov.sg/news-and-media/publications/Time%20Release%20Study%20for%20Singapore%20(2018).pdf)

⁵⁴ Desvio Padrão Relativo (DPR), também denominado Coeficiente de Variação (CV), é uma medida padronizada de dispersão de dados expresso em percentual (%). O DPR é definido como a razão do Desvio Padrão Amostral (s) pela Média Aritmética Simples. O uso do DPR apresenta a vantagem ao

O Desvio Padrão elevado em uma Amostra ínfima provoca um **erro padrão** considerável, o qual afeta o intervalo de confiança (hipótese de distribuição normal) necessário para se inferir que a média da amostra representa a média do todo (população). Assim, nos casos de elevado desvio padrão⁵⁵ seria provável que a média amostral de preço em um determinado porto fosse uma representação irreal da média verdadeira de preços naquele porto.

Comportamento semelhante ao descrito ocorre para contêineres de 40 pés secos e 40 pés *high cube*, conforme tabelas a seguir.

Contêineres 40' DC: Preço sobre-estadia média importação em USD (14º dia)						
40'DC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	\$49	\$40	\$62	\$67	\$37	\$14
CMA CGM	\$42	\$49	\$44	\$44	\$38	\$13
MSC	\$34	-	-	-	\$32	-
HAPAG-LLOYD	\$39	\$61	\$54	\$54	\$39	\$17

Preço da sobre-estadia média na importação para contêineres de 40 pés secos, comparativo entre portos.

Contêineres 40' HC: Preço sobre-estadia média importação em USD (14º dia)						
40'HC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	\$49	\$40	\$62	\$67	\$37	\$16
CMA CGM	\$42	\$49	\$44	\$44	\$38	\$15
MSC	\$34	-	-	-	\$32	-
HAPAG-LLOYD	\$39	\$61	\$54	\$54	\$39	\$17

Preço da sobre-estadia média na importação para contêineres de 40 pés secos high cube, comparativo entre portos.

Nota-se que as medianas em Santos e Cingapura são próximas, respectivamente, \$40 e \$38 (para contêineres 40' DC e 40' HC). Aqui, a mesma observação quanto ao *dwell time* se insere para esta metodologia que adotou a sobre-estadia média no 14º dia,

eliminar o efeito de expressar o Desvio Padrão (DP) em diferentes ordens de grandeza (por exemplo, contêineres *Reefer*, com sobre-estadia média de \$100, e contêineres secos com sobre-estadia média de \$10) ou diferentes unidades de medida (por exemplo, dias de livre estadia e dólares de sobre-estadia).

⁵⁵ Nesta pesquisa foi considerado Desvio Padrão elevado sempre que o Desvio Padrão Relativo (DPR) \geq 15%.

dado o tempo de apenas 1,46 dias em Cingapura, *versus* 12,7 dias em Santos, para permanência média de armazenagem de contêineres cheios na importação.

Os preços em Santos são marcadamente superiores aos preços em Xangai, medianas respectivamente \$40 e \$15, para contêineres 40' DC e 40' HC.

Em relação aos contêineres 20' Reefer, a tabela a seguir resume os dados de sobre-estadia média:

Contêineres 20' Reefer: Preço sobre-estadia média importação em USD (14° dia)						
20' Reefer	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	\$62	\$64	\$93	\$102	\$41	\$30
CMA CGM	\$80	\$70	\$103	\$103	\$87	\$42
MSC	\$94	-	-	-	\$69	-
HAPAG-LLOYD	\$74	\$148	\$72	\$72	\$34	\$39
Preço da sobre-estadia média na importação para contêineres de 20 pés Reefer, comparativo entre portos.						

Maersk apresenta preços próximos nos portos de Santos e Buenos Aires.

Demais comparações restam prejudicadas em razão da reduzida amostra e elevada dispersão de dados para um mesmo porto, expressos por meio de desvios padrões relativos (DPR) de até 50% (Buenos Aires).

5.6.2. Sobre-estadia média na exportação

Os preços de sobre-estadia média de exportação na amostra pesquisada apresentam distribuição ainda mais dispersa:

Contêineres 20'DC: Preço sobre-estadia média exportação em USD (14° dia)						
20'DC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	\$0	\$0	\$44	\$44	\$17	\$8
CMA CGM	\$0	\$0	\$7	\$7	\$9	\$6
MSC	\$21	-	-	-	\$19	-
HAPAG-LLOYD	\$26	\$11	\$38	\$41	\$20	\$15
Preço da sobre-estadia média na exportação para contêineres de 20 pés secos, comparativo entre portos.						

Contêineres 40' DC: Preço sobre-estadia média exportação em USD (14° dia)						
40'DC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	\$0	-	\$57	\$57	\$30	\$13
CMA CGM	\$0	\$0	\$9	\$9	\$19	\$13
MSC	\$41	-	-	-	\$32	-
HAPAG-LLOYD	\$50	\$19	\$42	\$45	\$39	\$31

Preço da sobre-estadia média na exportação para contêineres de 40 pés secos, comparativo entre portos.

Contêineres 40' HC: Preço sobre-estadia média exportação em USD (14° dia)						
40'HC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	\$0	-	\$57	\$57	\$30	\$15
CMA CGM	\$0	\$0	\$9	\$9	\$19	\$15
MSC	\$41	-	-	-	\$32	-
HAPAG-LLOYD	\$50	\$19	\$42	\$45	\$39	\$31

Preço da sobre-estadia média na exportação para contêineres de 40 pés secos high cube, comparativo entre portos.

Contêineres 20' Reefer: Preço sobre-estadia média exportação em USD (14° dia)						
20'Reefer	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	\$29	\$30	\$85	\$85	\$67	\$15
CMA CGM	\$16	\$0	\$109	\$109	\$72	\$42
MSC	\$83	-	-	-	\$69	-
HAPAG-LLOYD	\$109	\$94	\$78	\$85	\$44	\$39

Preço da sobre-estadia média na exportação para contêineres de 20 pés reefer, comparativo entre portos.

Da simples observação dos dados, nota-se que Maersk e CMA CGM apresentam o preço de sobre-estadia média de \$0 para o 14° dia, nos portos de Santos e Buenos Aires, para contêineres de 20 pés secos. O mesmo ocorrendo na CMA CGM, desta vez para contêineres 40' DC e 40' HC. Para contêineres 20' Reefer, Maersk apresenta preços de sobre-estadia média de \$29 em Santos e \$30 em Buenos Aires. Por outro lado, a Hapag-Lloyd apresenta, para contêineres secos na exportação em Santos, preços elevados quando comparados a Buenos Aires.

Demais comparações restam prejudicadas em razão da reduzida amostra e elevada dispersão de dados para um mesmo porto. São observados os seguintes desvios padrões relativos (DPR): 117% (contêineres secos) e 75% (contêineres refrigerados) em Santos; nos demais portos, variando de 27% a 173% (contêineres secos) e 18% a 116% (contêineres refrigerados).

5.6.3. Livre estadia na importação

As tabelas a seguir resumem os prazos de livre estadia na importação de contêineres secos da amostra, por tipo de contêiner.

Contêineres 20'DC: Livre estadia na importação						
20'DC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	5	7	4	3	7	7
CMA CGM	6	7	7	7	6	7
MSC	7	-	-	-	7	-
HAPAG-LLOYD	7	5	4	4	7	10
Free time na importação para contêineres de 20 pés secos, comparativo entre portos.						

Contêineres 40'DC: Livre estadia na importação						
40'DC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	5	7	4	3	7	7
CMA CGM	6	7	7	7	6	7
MSC	7	-	-	-	7	-
HAPAG-LLOYD	7	5	4	4	7	10
Free time na importação para contêineres de 40 pés secos, comparativo entre portos.						

Contêineres 40'HC: Livre estadia na importação						
40'HC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	5	7	4	3	7	7
CMA CGM	6	7	7	7	6	7
MSC	7	-	-	-	7	-
HAPAG-LLOYD	7	5	4	4	7	10
Free time na importação para contêineres de 40 pés secos high cube, comparativo entre portos.						

Os prazos de livre estadia de contêineres secos das tabelas acima, em ordem decrescente de medianas são: Cingapura e Xangai (7 dias); Santos e Buenos Aires (6,5 e 7 dias, respectivamente); Antuérpia e Roterdã (4 dias).

Apesar da comparação de medianas, Antuérpia e Roterdã possuem desvio padrão relativo (DPR) para o *free time* de contêineres secos de 35% e 45%, respectivamente. Isto implica dizer que o aumento da amostra provavelmente afetará o resultado descrito no parágrafo anterior para esses portos.

Para contêineres de 20 pés refrigerados, a tabela a seguir:

Contêineres 20' Reefer: Livre estadia importação						
20' Reefer	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	5	3	4	3	6	4
CMA CGM	5	3	5	5	3	4
MSC	2	-	-	-	7	-
HAPAG-LLOYD	5	3	4	4	7	4
Free time na importação para contêineres de 20 pés reefer, comparativo entre portos.						

Os prazos de livre estadia de contêineres refrigerados da tabela acima, em ordem decrescente de medianas são: Cingapura (6,5 dias); Santos (5 dias); Xangai, Antuérpia, Roterdã (4 dias); e Buenos Aires (3 dias).

Apesar da comparação de medianas, Santos, Cingapura e Roterdã possuem desvio padrão relativo (DPR) para contêineres refrigerados de 35%, 33% e 25%, respectivamente. Isto implica dizer que o aumento da amostra provavelmente afetará o resultado descrito no parágrafo anterior para esses portos.

5.6.4. Livre estadia na exportação

A seguir, as tabelas consolidam os prazos de livre estadia na exportação da amostra.

Contêineres 20'DC: Livre estadia exportação						
20'DC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	14	14	5	5	7	7
CMA CGM	14	14	12	12	8	7
MSC	7	-	-	-	7	-
HAPAG-LLOYD	6	10	4	4	10	7

Free time na exportação para contêineres de 20 pés secos, comparativo entre portos.

Contêineres 40'DC: Livre estadia exportação						
40'DC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	14	-	5	5	7	7
CMA CGM	14	14	12	12	8	7
MSC	7	-	-	-	7	-
HAPAG-LLOYD	6	10	4	4	10	7

Free time na exportação para contêineres de 40 pés secos, comparativo entre portos.

Contêineres 40'HC: Livre estadia exportação						
40'HC	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	14	-	5	5	7	7
CMA CGM	14	14	12	12	8	7
MSC	7	-	-	-	7	-
HAPAG-LLOYD	6	10	4	4	10	7

Free time na exportação para contêineres de 40 pés secos high cube, comparativo entre portos.

Contêineres 20' Reefer: Livre estadia exportação						
20' Reefer	Santos	Buenos Aires	Antuérpia	Roterdã	Cingapura	Xangai
MAERSK	10	7	5	5	7	7
CMA CGM	12	14	5	5	5	4
MSC	5	-	-	-	7	-
HAPAG-LLOYD	3	7	4	4	8	4
Free time na exportação para contêineres de 20 pés reefer, comparativo entre portos.						

É possível notar que a dispersão de dados é considerável. O desvio padrão relativo (DPR) para o *free time* em Santos é de 42% para contêineres secos e 56% para refrigerados. Assim, o aumento da amostra provavelmente impactará substancialmente nas comparações de medianas, razão pela qual não é feita a comparação de medidas de tendência central.

6. CONCLUSÕES

A cobrança da sobre-estadia de contêineres surgiu com o objetivo de conscientizar acerca da devolução tempestiva dos contêineres, mas resultou em um significativo aumento nos custos logísticos para os contratantes do transporte aquaviário.

Apesar de decorrer do contrato de transporte e não do de afretamento, por não possuir previsão expressa na legislação brasileira em nível de lei ordinária, a sobre-estadia de contêineres foi inicialmente interpretada em analogia às regras para *demurrage* de navios previstas no Código Comercial de 1850.

Entretanto, o amadurecimento do debate demonstrou a impossibilidade de acolher essa interpretação, já que o tratamento comercial, contratual e jurídico destinado à *demurrage* nos casos de afretamento de navios, bem como suas consequências, diverge fundamentalmente do tratamento a ser dado à *demurrage* de contêiner. Face à inaplicabilidade do Código Comercial, é com supedâneo no Código Civil que se adensa o debate da questão.

No que se refere ao entendimento doutrinário para definição do regime jurídico aplicável à *demurrage* de contêiner, foi apresentado que parte da doutrina defende o caráter indenizatório do instituto, sem limitação de valores, com base no princípio do "pacta sunt servanda", o que privilegiaria o transportador marítimo. De outro lado,

parte da doutrina especializada entende que a *demurrage* de contêiner deve ser interpretada sob o regime jurídico de cláusula penal.

Diante dos argumentos trazidos à baila, verificou-se que, no ordenamento jurídico pátrio, o instituto da indenização obrigatoriamente se restringe aos prejuízos efetivos e os lucros cessantes decorrentes da ação ou inação do devedor, ou seja, é inafastável a obrigação do credor comprovar os prejuízos, não podendo a cobrança ir além do que efetivamente perdeu ou do que razoavelmente deixou de lucrar.

Por outro lado, caso se entenda a *demurrage* de contêineres como cláusula penal, ela seria uma obrigação acessória, derivada do Conhecimento de Transporte Marítimo, cujo principal objeto é o transporte da carga de um ponto a outro mediante o pagamento do frete. Seu caráter de cláusula penal decorreria da prefixação de um valor já liquidado para a compensação de eventual prejuízo diante do não cumprimento da obrigação acessória, qual seja, a da não devolução tempestiva do contêiner. Nesses termos, o valor da *demurrage* não poderia, *a priori*, ser superior ao valor do frete.

Atualmente, a jurisprudência dominante entende que a cobrança da *demurrage* ou sobre-estadia de contêineres tem natureza jurídica de indenização pré-fixada por descumprimento contratual, a fim de compensar o proprietário pela retenção do cofre por prazo superior ao convencionado, independentemente da demonstração de culpa ou prejuízo.

Para analisar como os demais países regulam os valores cobrados a título de sobre-estadia de contêineres, foram examinadas as “Regras Interpretativas” da FMC e as recomendações da FIATA.

Nesse contexto, ressalta-se que a FMC reconhece que a sobre-estadia tem elementos penais que foram estabelecidos para encorajar a pronta movimentação da carga para fora do píer, mas também inclui um elemento compensatório.

Além disso, a FMC entende que as cobranças de sobre-estadia servem para dar agilidade à movimentação de cargas nos terminais, pois são um incentivo para que os vários agentes atuantes na cadeia logística busquem mover-se com agilidade a fim de dar fluidez ao transporte. Nesta direção, a regra interpretativa da FMC tem como premissa que quanto mais as práticas de sobre-estadia estiverem alinhadas com a

busca de agilidade e fluidez do transporte, menos devem ser consideradas não-razoáveis.

Entretanto, as regras deixam claro que cabe à Comissão analisar a razoabilidade da cobrança nos casos de discordâncias. Para tanto, considerará até que ponto as entidades reguladas definiram os termos de sobre-estadia, a acessibilidade às definições e quanto as definições diferem de termos usados em outros contextos. A FMC entende a transparência como um princípio básico das práticas de sobre-estadia.

Por seu turno, o Guia de Melhores Práticas divulgado pela FIATA reconhece que as taxas de sobre-estadia e detenção são instrumentos válidos para os armadores assegurarem o retorno de seus equipamentos o mais rápido possível. Contudo, a FIATA não acredita que os embarcadores devem estar sujeitos a injustas ou não razoáveis cobranças desta natureza, especialmente quando o atraso ocorre por falta do armador.

A FIATA sugere que sejam analisadas uma série de questões relacionadas à sobre-estadia e que na negociação busque-se:

- Limitar a sobre-estadia acumulada a um valor máximo;
- Prolongar o período livre caso o terminal não consiga liberar / receber um contêiner em período igual ao da duração da incapacidade;
- Garantir condições equitativas para os contêineres no transporte “porto a porto” e negociar os termos para reduzir uma diferenciação injusta;
- Apoiar a transferência modal para modos de transporte mais ecológicos, aumentando o período de liberdade de detenção;
- Alterar o cálculo da sobre-estadia de exportação para transferir a responsabilidade dos atrasos do navio para a companhia marítima;
- Certificar-se de que os encargos de sobre-estadia nas remessas de importação sejam cobrados mais rápido, de preferência no período de uma semana;
- Contribuir para aliviar o congestionamento do terminal, bem como a concentração em terra, de coletas e entregas devido a navios maiores e picos mais elevados e permitir aos titulares da carga mais flexibilidade, aumentando os períodos livres de sobre-estadia.

- Incentivar maior compartilhamento de dados na cadeia logística marítima, o que levaria a maior transparência das informações relacionadas a essas taxas.

Por fim, elaborou-se uma pesquisa exploratória, valendo-se de uma pequena amostra de quatro transportadores marítimos em cinco portos estrangeiros (Buenos Aires, Antuérpia, Roterdã, Cingapura e Xangai) e Santos. Essa pesquisa serviu para a comparação dos valores ali dispostos, como forma de sondagem que permite proporcionar uma visão aproximada dos fatos, de modo que pesquisa futura possa ser concebida para um maior entendimento e precisão.

Portanto, devido à pequena amostra, notadamente, de portos e transportadores marítimos, os dados são insuficientes para se concluir a respeito da abusividade ou conformidade dos preços de sobre-estadia e prazos de livre estadia no Brasil comparados aos demais portos do mundo.

Apesar das limitações apontadas, a comparação de valores de balcão de sobre-estadia média para o 14º dia, apontam, para os seguintes achados de pesquisa.

- Para todos os tipos de contêineres, na importação, os preços em Santos são marcadamente superiores aos preços em Xangai, medianas respectivamente \$21 e \$7, para contêineres 20'DC e \$40 e \$15, para contêineres de 40 pés secos;
- Para todos os tipos de contêineres, na importação, os preços em Santos apresentam-se próximos aos preços em Cingapura, medianas de \$21 em Santos e \$19 em Cingapura, para contêineres 20' DC e \$40 e \$38, para contêineres 40' DC e 40'HC. Contudo, cabe ressaltar que a metodologia adota o 14º dia de sobre-estadia para todos os portos, muito embora o *dwell time* (tempo de permanência média de armazenagem de contêineres cheios) na importação em Cingapura seja de apenas 1,46 dias, comparado aos 12,7 dias em Santos;
- Para todos os tipos de contêineres secos (20' DC, 40' DC e 40' HC), na importação, os prazos de livre estadia (*free time*) possuem as seguintes medianas: Santos (6,5 dias), Cingapura (7 dias), Xangai (7 dias); e Buenos Aires (7 dias).

Demais comparações restaram prejudicadas em razão da reduzida amostra e da elevada dispersão de dados para um mesmo porto, sob pena de incorrer em uma representação irreal da realidade de preços em um determinado porto.

Ainda em relação à dispersão de dados, nota-se uma maior dispersão na exportação, tanto em valores de sobre-estadia como de períodos de *free time*, entre os transportadores marítimos no porto de Santos. Como observou o especialista em regulação de serviços de transportes aquaviários Arthur Felipe de Menezes Il Pak, na exportação FOB, os exportadores não escolhem o transportador marítimo. Isso pode levantar a hipótese de uma necessidade de maior monitoramento regulatório na importação, haja visto, ainda, que na importação CIF (usualmente praticada no Brasil), o usuário não tem qualquer ingerência na escolha do armador que lhe atenderá.

Assim, este estudo trouxe elementos fáticos sobre o tema sobre-estadia de contêineres, com foco no benchmarking internacional, de modo a dotar a Agência de fatos e evidências que podem subsidiar opções regulatórias da Antaq sobre tema tão importante na cadeia logística nacional.

7. REFERENCIAS

ANTAQ. **Anuário Estatístico (2018)**. Disponível em: www.web.ANTAQ.gov.br/anuario. Acesso em: agosto de 2019.

ANTAQ. **Estudo comparativo dos valores de THC nos terminais de contêineres no Brasil e no mundo**. disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>. Acesso em 13/11/2020.

ALPHALINER. **Public top 100**. Participação de mercado. Disponível em: <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>. Acesso em 13/11/2020.

BAZANI, Camila Lima; PEREIRA, Janser Moura; LEAL, Edvalda Araújo. **Desempenho logístico do Brasil no Mercado Internacional**: análise do índice LPI. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CUSTOS, 24., 2017, Florianópolis, 2017. p. 1-16.

CECAFÉ. **Conselho dos Exportadores de Café do Brasil - CECAFÉ**. In: ANTAQ. **Tomada de Subsídios 03/2020/SRG-ANTAQ**. Brasília: Processo N° 50300.010899/2020-14, 2020. p. 40-43. (n° SEI 1198641).

CENTRONAVE. **Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CENTRONAVE/KINCAID I Mendes Vianna Advogados Associados**. In: ANTAQ. **Tomada de Subsídios 03/2020/SRG-ANTAQ**. Brasília: Processo N° 50300.010899/2020-14, 2020. p. 139-142. (n° SEI 1198641).

CMA CGM. **Demurrage & Detention**. Disponível em: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/demurrage-detention> Acesso em: 7 dezembro de 2020.

COALITION FOR FAIR PORT PRACTICES. **Petition for Rulemaking**. Washington, 7 de dezembro de 2016. Disponível em: https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/P4-16/P4-16_petition.pdf/. Acesso em 29/12/2020.

COLLYER, Wesley. **Sobreestadia de navios: a regra "once on demurrage, always on demurrage"**. In: CASTRO JÚNIOR, Oswaldo Agripino de (org.). **Direito Marítimo Made in Brasil**. São Paulo: Lex, 2007. p. 214-215.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo: o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 2. ed. São Paulo: Quartier Latim do Brasil, 2012. p. 454.

FARIAS, Diogo. In: ANTAQ. **Tomada de Subsídios 03/2020/SRG-ANTAQ**. Brasília: Processo N° 50300.010899/2020-14, 2020. p. 105-107. (n° SEI 1198641).

FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC). **Fact Finding Investigation n° 2828 - Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time in International Oceanborne Commerce**. Order of Investigation. March 5, 2018. Disponível em: https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/FF%20No.%2028/ff-28_ord2.pdf/. Acesso em 29/12/2020.

FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC). **Fact Finding Investigation n° 28 - Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time in International Oceanborne Commerce**. Interim Report. September 4, 2018. 19 p.

FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC). **Fact Finding Investigation n° 28 - Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time in International Oceanborne Commerce**. Final Report. December 3, 2018. p. 35.

Disponível em: https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/FF%20No.%2028/FF-28_FR.pdf/. Acesso em: 11 dez. 2020.

FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC). **Fact Finding Investigation n° 28**. Final Recommendation to the Commission. August 27, 2019. Disponível em: https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2019/09/FF28FinalReportLetter.pdf_. Acesso em: 29/12/2020. FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC). **Interpretive Rule On Demurrage And Detention Under The Shipping Act**. Washington: Federal Register, 18 maio 2020. v. 85, n. 96. Disponível em: https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/19-05/19-05_fnl_rul_fr.pdf/. Acesso em: 11 dez. 2020.

FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC). **Rules, Rates, and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time for Containerized Import**. Washington: Federal Maritime Commission, 2015. 64 p. Disponível em: <https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2019/04/reportdemurrage.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2020.

FIATA. **Demurrage and Detention in Container Shipping: best practices as proposed by fiata**. Genebra: Fiata, 2018. 10 p. Disponível em: https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/recent_views/MTI/FIATA_World_Congress_2018_-_Presentation_New_Working_Group_Sea_-_Best_Practice_Guide_on_demurrage_and_detention-.pdf. Acesso em: 11 dez. 2020.

GAZETA MERCANTIL. **Falta de contêineres e as saídas jurídicas**. São Paulo, 19 ago. 2004.

HAPAG-LLOYD. **Demurrage & Detention**. Disponível em: <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/tariffs/detention-demurrage.html>. Acesso em: 7 dezembro de 2020

MAERSK. **Demurrage & Detention**. Disponível em: <https://www.maersk.com/local-information/>. Acesso em: 7 dezembro de 2020.

MARCHIOLI, Rodrigo. In: ANTAQ. **Tomada de Subsídios 03/2020/SRG-ANTAQ**. Brasília: Processo N° 50300.010899/2020-14, 2020. p. 13-16. (n° SEI 1198641).

MSC. **Demurrage & Detention**. Disponível em: <https://www.msc.com/country-guides>
Acesso em: 7 dezembro de 2020.

NATUREZA JURÍDICA DA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER, À LUZ DA SOLUÇÃO DE CONSULTA RFB Nº108-2017. Rio de Janeiro: Biblioteca Almirante Adalberto Nunes - Tribunal Marítimo, n. 38, 2017. Bimestral. Mai-Jun / Seção Especial - Jurisprudência Comentada.

PARREIRAS, Fábio Ataíde Silva. **Logística dos contêineres e o pagamento de demurrage**: um estudo de caso. 2012. 49 f. Monografia (Especialização) - Curso de Logística Estratégica e Sistemas de Transporte, Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012. Disponível em: https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/BUOS-9C5GFG/1/monografia_f_bio_parreiras.pdf. Acesso em: 03 dez. 2020.

PRESIDENCIA DA REPÚBLICA. SUBCHEFIA DE ANÁLISE E ACOMPANHAMENTO DE POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS [ET AL.]. **Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR**. Brasília: Casa Civil, 2018. 108 p. Disponível em: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/centrais-de-conteudo/downloads/diretrizes-gerais-e-guia-orientati>. Acesso em: 17 dez. 2020.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de Direito Marítimo**: volume iii: contratos e processos. Barueri - Sp: Manole, 2015. 810 p.

ROEMER, Jens. Demurrage and detention charges in container shipping. **Unctad Transport And Trade Facilitation Newsletter**, Genebra, n. 80, p. 1-2, 12 dez. 2018. Trimestral. Disponível em: <https://unctad.org/news/demurrage-and-detention-charges-container-shipping>. Acesso em: 10 dez. 2020.

ROSSI, Catiani; CASTRO JUNIOR, Oswaldo Agripino de. **A natureza jurídica da sobre-estadia (demurrage) de contêiner**. 2019. 37 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ciência Jurídica, No Prelo, Florianópolis, 2019.

SILVEIRA, Eliana Aló da. **20 anos da judicialização da cobrança e sobrestadia de contêiner**: o que é e o que mudou no demurrage. Belo Horizonte: Arraes Editores Ltda., 2018. 165 p. (Coleção Pantalassa).

WINTER, James. **A cobrança de demurrage de contêineres na importação por transporte marítimo internacional: o caso brasileiro.** 2019. 83 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado Profissional, Escola de Direito de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2019. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/28491>. Acesso em: 24 nov. 2020.

8. ANEXOS

1 - Regra Interpretativa de Sobre-estadia e Detenção sob a Lei de Navegação Marítima - Comissão Marítima Federal dos Estados Unidos

(tradução livre)

§ 545.5 Interpretação da Lei de Transporte Marítimo de 1984 - Práticas injustas e não razoáveis no que diz respeito à sobre-estadia e detenção.

- (a) Propósito. O propósito desta regra é fornecer orientação sobre como o Comissão interpretará 46 U.S.C. 41102 (c) e § 545.4 (d) num contexto de sobre-estadia e detenção.
- (b) Aplicabilidade e escopo. Esta regra aplica-se a práticas e regulamentos relativos a sobre-estadia e detenção de carga em contêineres. Para fins desta regra, os termos sobre-estadia e detenção inclui quaisquer cobranças, incluindo "per diem", determinadas por transportadores marítimos comuns, terminais marítimos operadores ou intermediários do transporte marítimo ("entidades reguladas") relacionadas ao uso de espaço do terminal marítimo (por exemplo, terra) ou contêineres, não incluindo despesas de frete,
- (c) Princípio do incentivo – (1) Geral. Ao analisar a razoabilidade das práticas de sobre-estadia e detenção e regramentos, a Comissão irá considerar até que ponto a sobre-estadia e detenção estão servindo aos propósitos primários como incentivos financeiros para promover a fluidez do transporte. (2) Aplicações particulares do princípio do incentivo –
 - (i) Disponibilidade de carga. A comissão pode considerar na análise de razoabilidade até que ponto as práticas e regramentos relacionam sobre-estadia ou período livre à disponibilidade da carga para retirada.
 - (ii) Devolução de contêiner vazio. Ausência de circunstâncias atenuantes, práticas e regramento que estabeleçam a detenção quando esta não serve aos propósitos de incentivo, como quando contêineres vazios não podem ser devolvidos, provavelmente serão considerados não razoáveis.
 - (iii) Aviso de disponibilidade de carga. Ao analisar a razoabilidade de práticas e regramentos de sobre-estadia, a Comissão pode considerar se e como as entidades reguladas fornecem informação para os responsáveis pela carga que essa está disponível para retirada. A

Comissão pode considerar o tipo de informação, para que a informação é fornecida, o formato da informação, o método de distribuição da informação, o tempo da informação e o efeito da informação.

- (iv) Fiscalizações governamentais. Ao avaliar a razoabilidade das práticas de sobre-estadia e detenção no contexto das fiscalizações governamentais, a Comissão pode considerar até que ponto a sobre-estadia e a detenção estão servindo às finalidades a que se pretendem e também pode considerar circunstâncias atenuantes.
- (d) Políticas de sobre-estadia e detenção. A Comissão pode considerar na análise de razoabilidade a existência, acessibilidade, conteúdo e clareza de políticas implementando práticas e regramentos de sobre-estadia e detenção, incluindo políticas de resolução de disputa e práticas e regramentos com relação à cobrança de sobre-estadia e detenção. Ao analisar políticas de resolução de disputa, a Comissão pode ainda considerar até que ponto contém informação sobre pontos de contato, prazos e requisitos de comprovação.
- (e) Terminologia transparente. A Comissão pode considerar na análise de razoabilidade até que ponto as entidades reguladas definiram claramente os termos usados nas práticas e regramentos de sobre-estadia e detenção, as definições de acessibilidade e a até que ponto as definições diferem dos termos usados em outros contextos.
- (f) Não preclusão. Nada nesta regra impede a Comissão de considerar fatores, argumentos e evidências em adição aquelas especificamente listadas nesta regra.

2 - Quantitativo e Resumo das Contribuições na Tomada de Subsídios n°03/2020

Contribuinte	Natureza Jurídica	Contrato de Adesão?	A favor de alguma Regulação?
Fábio Diez (Porto Itapoá)	Indenização	Não	Não
Álvaro Oliveira (Itaoca Offshore)	Cláusula penal	Sim	Sim (transparência)
Fabrcio da Silveira (Martarello Advogados)	Indenização	Sim	Sim (limite de valor)
Rodrigo Marchioli (Marchioli & Minas Advogados)	Indenização	Sim	Sim (limite de valor)
Douglas Brito (Ônix Assessoria Aduaneira)	Indenização	Sim	Sim (limite de valor)
Daniel Rodrigues (Metropolitan Transportes)	Indenização	Sim	Sim (transparência)
Paulo Germano (RJM serviços aduaneiros)	Cláusula penal	Sim	Sim (limite de valor)
Emerson Noronha (Transportes Bertolini)	Indenização	Não	Sim (limite de valor)
Daniella (Revoredo Advocacia)	Indenização	Não	Sim (transparência)
Oswaldo Agripino (CECAFÉ)	Cláusula penal	N/R	Sim (limite de valor)
André de Seixas (Logística Brasil)	Indenização	Sim	Sim (limite de valor)
John Butler (World Shipping Council)	Indenização	N/R	Não
Simone Assenheimer (Log in S/A)	Indenização	Não	Não
Marcelo Sammarco (OAB Santos)	Indenização	Não	Não
André Zanin (FENAMAR)	Indenização	N/R	Não
Grupo A. P. Moller Maersk	Indenização	Não	Não
Priscila Fabretti (Ass. Bras. Distr. Prods. Químicos e Petroquímicos)	Indenização	Sim	Sim (transparência)
Marcelo Sammarco (Sammarco e Associados Advocacia)	Indenização	Não	Não
Cristina Wadner (Unimar Agenciamentos Marítimos LTDA)	Indenização	Não	Não
Luciana Rodrigues (MSC do Brasil)	Indenização	Não	Não
Pedro Neiva (Centronave e Kincaid)	Indenização	Não	Não
Usupport - BA	Indenização	Sim	Sim (limite de valor)
Sindicato das Empresas de Comércio Exterior de SC - SINDITRADE	Cláusula penal	Sim	Sim (limite de valor)
Bruno Tussi (Tussi & Platcheck Advogados)	Indenização	Não	Não
Luiz Oliveira (Asia Shipping Ltda)	Indenização	Sim	Sim (transparência)
Gisely Horsth (Hapag-Lloyd)	Indenização	Não	Não
Luiz Oliveira (V3 Shipping do Brasil)	Indenização	Sim	Sim (limite de valor)
Marie-Lorraine (CMA-CGM)	Indenização	N/R	Não
João Braun (Reis, Braun e Regueira Advogados)	Indenização	Não	Não
Diogo Farias	Cláusula Penal	Sim	Sim (limite de valor)

