



ERICK SANTOS GOES

PORTOS BRASILEIROS E O CONTRATO DE TRANSPORTE DE CONTÊINER:
Aspectos Jurídicos da Demurrage e Os Conflitos na Responsabilidade Solidária dos
Despachantes Aduaneiros.

Santos
2024

ERICK SANTOS GOES

PORTOS BRASILEIROS E O CONTRATO DE TRANSPORTE DE CONTÊINER:
Aspectos Jurídicos da Demurrage e Os Conflitos na Responsabilidade Solidária dos
Despachantes Aduaneiros.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Direito, área civil, da UNIVERSIDADE PAULISTA, como requisito parcial para a Obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Gustavo Abrahão

Santos
2024

ERICK SANTOS GOES

PORTOS BRASILEIROS E O CONTRATO DE TRANSPORTE DE CONTÊINER:
Aspectos Jurídicos da Demurrage e Os Conflitos na Responsabilidade Solidária dos
Despachantes Aduaneiros.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Direito, área civil, da UNIVERSIDADE PAULISTA, como requisito parcial para a Obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Santos, 18 de outubro de 2024

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Gustavo Abrahão

UNIP

Prof. Dr. Maurício Pinheiro

UNIP

Dedico este trabalho aos meus familiares e amigos
que sempre me incentivaram.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar meus sinceros agradecimentos a todas as pessoas e instituições que contribuíram para a realização deste trabalho de conclusão de curso.

Primeiramente, agradeço a Deus, que me concedeu força e perseverança ao longo de todo esse processo. Sem essa fé, muitas vezes teria sido difícil seguir em frente.

Em especial, agradeço ao meu orientador, Professor Doutor Gustavo Abrahão, pelo apoio constante, orientação e incentivo. Sua expertise, dedicação e paciência foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho, e sou imensamente grato por todas as valiosas lições que aprendi sob sua tutela.

Agradeço também aos professores e demais membros da banca examinadora, cuja avaliação cuidadosa e feedback construtivo contribuíram significativamente para a melhoria deste trabalho.

Não posso deixar de mencionar minha profunda gratidão à minha esposa, Silvana Lima, e à minha querida filha, Lívia Goes. A vocês, minha família, e a todos os meus amigos, agradeço pelo suporte emocional e encorajamento durante toda essa jornada acadêmica. Vocês foram meu alicerce nos momentos desafiadores.

Agradeço igualmente à UNIP, pela infraestrutura e recursos disponibilizados, que foram cruciais para a viabilização deste estudo. A dedicação da instituição ao ensino e à pesquisa é admirável.

Por fim, expresso meu profundo agradecimento a todos os participantes da pesquisa, cujas contribuições foram essenciais para enriquecer este trabalho com suas experiências e opiniões. Sem suas vozes, este estudo não teria a mesma profundidade e relevância.

Este trabalho não teria sido possível sem o apoio e colaboração de cada uma dessas pessoas e instituições. A todos, meu mais sincero e humilde obrigado.

"A justiça não consiste em ser neutro entre o certo e o errado, mas em descobrir o certo e sustentá-lo, onde quer que ele se encontre, contra o errado."

(Theodore Roosevelt)

RESUMO

O presente trabalho de conclusão de curso, tem como propósito contextualizar o modal portuário brasileiro, desde o seu surgimento até o cotidiano, demonstrando que a Codificação Comercial, Civil, e a legislação regulamentar do comércio exterior em território nacional é necessária para estabelecer parâmetros legais sobre a utilização de contêiner, aludindo-se a responsabilidade dos Despachantes Aduaneiros na cobrança da demurrage de contêiner. Busca-se ilustrar o contexto histórico dos portos brasileiros e legislações pertinentes ao contrato de transporte marítimo, para melhor compreender os aspectos jurídicos da demurrage, e ainda, o possível equívoco do instituto da responsabilidade solidária do Despachante Aduaneiro, sendo este um profissional que atua como prestador de serviço, representando o importador no desembarço aduaneiro das mercadorias. A problematização deste estudo é a imputação de responsabilidade a um prestador de serviços que não participou da contratação do transporte marítimo, e a interpretação majoritária e minoritária dos Tribunais Brasileiros e o posicionamento do Superior Tribunal de Justiça, possibilitando uma resposta ao abuso de poder econômico dos transportadores marítimos. A solução que se pretende, é demonstrar que a demurrage se consolidou ao longo da história da navegação marítima, no entanto, nos dias atuais possui conflitos jurídicos. O tema é de extrema relevância, dada a expressiva quantia de valores cobrados, monetariamente, a título de demurrage no Brasil, bem como o considerável número de litígios relacionados a demurrage. A metodologia da revisão bibliográfica com os apontamentos legais da demurrage é pertinente ao Direito Marítimo, considerando que as regras estão preceituadas no Código Comercial Brasileiro, vigente desde 1850, no título III da Codificação mencionada. E também faz parte da revisão bibliográfica, o Código Civil, e as cláusulas internacionais de comércio internacional denominadas de Incoterms, além da pesquisa jurisprudencial sobre a demurrage. Também se aborda, a Resolução Normativa No. 62/2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o seu avanço jurídico neste contexto no que se refere a interpretação jurídica sobre a demurrage no contexto dos Portos brasileiros, local em que essas questões ocorrem, frequentemente, e têm impacto direto nos aspectos jurídicos das operações de comércio exterior com contêiner.

Palavras-chave: Portos. Transporte Marítimo. Demurrage. Cobrança. Responsabilidade.

ABSTRACT

The purpose of this course completion work is to analyze the joint and several liability of Customs Brokers in charging container demurrage, which is compensation required by maritime carriers for failure to return the container within the period established in the transport contract. The aim is to illustrate the possible misunderstanding of the institute of joint responsibility of the Customs Broker, as this is a professional who acts as a service provider, representing the importer in the customs clearance of goods. Such attribution of responsibility to a service provider who did not participate in the contracting of maritime transport could be seen as an affront to the most vulnerable part of the relationship in the face of abuse of economic power by maritime transporters. Demurrage has been consolidated throughout the history of maritime navigation. The topic is extremely relevant today, given the significant amount of amounts charged as demurrage in Brazil, as well as the considerable number of disputes related to demurrage. The methodology of the bibliographical review with the legal notes on demurrage is pertinent to Maritime Law, considering that the rules are set out in the Brazilian Commercial Code, in force since 1850, in title III of the aforementioned Codification. And it is also part of the bibliographical review, the Civil Code, the Incoterms, and the jurisprudential research on demurrage. And here we address the recent Normative Resolution No. 62/2021 of the National Waterway Transport Agency (ANTAQ) and its legal advancement in this context. It is considered essential to understand the context of Brazilian ports, where these issues are frequently discussed and have a direct impact on foreign trade operations.

Keywords: Demurrage. Charge. Maritime Transport. Responsibilities. Custom broker.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 — Incoterms	25
Figura 2 — Vista aérea do navio de carga e contêiner no porto	32
Figura 3 — Despachante Aduaneiro	37

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DEMURRAGE	Sobre-estadia de contêiner na importação
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ABDM	Associação Brasileira de Direito Marítimo
BL	Bill of Lading (Conhecimento de Embarque Marítimo)
INCOTERMS	Termos Internacionais de Comércio Exterior
FREE TIME	Livre estadia
CONTÊINER	Recipiente de metal destinado ao acondicionamento e transporte de carga em navios
TCDC	Termo de Compromisso para a Devolução do Contêiner
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
DECEX	Departamento de Operações de Comércio Exterior
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
PROFORMA INVOICE	Documento que registra a intenção de compra e venda de um produto ou serviço

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	CONTEXTO HISTÓRICO DOS PORTOS NO BRASIL	13
2.1	CASA DA ÍNDIA (1549):.....	13
2.2	SALVADOR: PORTO DO BRASIL (SÉCULO XVI - 1763):	13
2.3	RIO DE JANEIRO: NOVA CAPITAL E CRESCIMENTO PORTUÁRIO (1763) 14	
2.4	O PORTO DE SANTOS: PIONEIRO NA ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA (1892):.....	14
2.4.1	Contexto Histórico	14
2.4.2	A Criação da Companhia Docas de Santos:	14
2.4.3	Impacto da Organização Portuária:	15
2.4.4	Legado e Importância:	15
3	O DIREITO MARÍTIMO BRASILEIRO E O CÓDIGO COMERCIAL	17
3.1	EMENDA 56 E A POLÊMICA DA LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE 18	
3.2	DECLARAÇÃO DE VALOR DA CARGA E SEUS IMPACTOS	18
3.3	A LEI 9.611/98 E A EMENDA 56: ATUALIZANDO A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	19
3.4	INCOTERMS.....	19
3.5	CÓDIGOS E DESCRIÇÕES DOS INCOTERMS	20
3.5.1	EXW - EX WORKS (named place of delivery) NA ORIGEM (local de entrega nomeado).	21
3.5.2	FCA - FREE CARRIER (named place of delivery) LIVRE NO TRANSPORTADOR (local de entrega nomeado).	21
3.5.3	FAS - FREE ALONGSIDE SHIP (named port of shipment) LIVRE AO LADO DO NAVIO (porto de embarque nomeado).	21
3.5.4	FOB - FREE ON BOARD (named port of shipment) LIVRE A BORDO (porto de embarque nomeado).	22
3.5.5	CFR - COST AND FREIGHT (named port of destination) CUSTO E FRETE (porto de destino nomeado)	22
3.5.6	CIF - COST, INSURANCE AND FREIGHT (named port of destination) CUSTO, SEGURO E FRETE (porto de destino nomeado)	22
3.5.7	CPT - CARRIAGE PAID TO (named place of destination) TRANSPORTE PAGO ATÉ (local de destino nomeado).	22
3.5.8	CIP - CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (named place of destination) TRANSPORTE E SEGURO PAGOS ATÉ (local de destino nomeado) 23	
3.5.9	DAP - DELIVERED AT PLACE (named place of destination) ENTREGUE NO LOCAL (local de destino nomeado)	23

3.5.10	DPU - DELIVERED AT PLACE UNLOADED (named place of destination) ENTREGUE NO LOCAL DESCARREGADO (local de destino)	23
3.5.11	DDP - DELIVERED DUTY PAID (named place of destination) ENTREGUE COM DIREITOS PAGOS (local de destino nomeado)	24
4	O CONTRATO DO TRANSPORTE MARÍTIMO	26
4.1	CONHECIMENTO DE EMBARQUE (BILL OF LOADING – BL)	28
4.2	A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CONTÊINER E O CONCEITO DE DEMURRAGE	28
4.3	O PAPEL DO DESPACHANTE ADUANEIRO NO DESEMBARAÇO DAS MERCADORIAS.....	32
4.3.1	DA ILEGITIMIDADE PASSIVA DO DESPACHANTE ADUANEIRO	37
5	TERMO DE RESPONSABILIDADE POR DEVOLUÇÃO DO CONTÊINER	41
5.1	PREVISÃO CONTRATUAL. PRAZO PRESCRICIONAL. ART. 206, §5º, INCISO I, DO CÓDIGO CIVIL. TEMA NÚMERO 1035 DO STJ.....	45
5.1.1	Antes de 2002:	46
5.1.2	Depois de 2002:	46
5.1.3	Por que a distinção?	46
5.1.4	Argumentos para 5 anos:	46
5.1.5	Argumentos para 10 anos:	46
6	A COBRANÇA DE DEMURRAGE NO BRASIL	47
6.1	JURISPRUDÊNCIA DOMINANTE.....	51
6.2	CONSEQUÊNCIAS DA JURISPRUDÊNCIA DOMINANTE SOBRE A DEMURRAGE DE CONTÊINERES	52
7	CONCLUSÃO	55
	REFERÊNCIAS	57

1 INTRODUÇÃO

Primeiramente, importante é o contexto histórico dos Portos no Brasil, com o fim de compreender os locais que chegam o contêiner, bem como são armazenados para posteriormente, se entender a Lei dos Portos e o transporte do contêiner pelo modal marítimo, no qual imputa o cumprimento das regras do Direito Comercial e do contrato de transporte previsto no Código Civil.

Neste passo, as negociações sobre a importação de mercadorias são realizadas pelo importador sendo importante contexto sobre o instituto da responsabilidade da demurrage, questões atreladas ao Código comercial e Código civil como será exposto aqui neste trabalho.

Logo, o principal bem móvel que transporta as mercadorias no comércio internacional é o contêiner. Diante disso, aqui se estudará a problemática e os desdobramentos de quando o contêiner não é devolvido dentro do prazo acordado, gerando a cobrança adicional, denominada de demurrage.

Analisar-se-á os conflitos sobre demurrage nos tribunais brasileiros, e a resposta da problemática, ao final, abordando-se à evolução da interpretação do direito da responsabilidade na cobrança da demurrage e a atual jurisprudência dominante e o posicionamento minoritário atual.

2 CONTEXTO HISTÓRICO DOS PORTOS NO BRASIL

Se considerarmos apenas portos organizados, com infraestrutura e administração formalizadas, o título de primeiro porto brasileiro pertence ao Porto de Santos, localizado no estado de São Paulo. A Companhia Docas de Santos (CDS), fundada em 1890, construiu e inaugurou em 1892 os primeiros 260 metros de cais, marcando o início das operações organizadas no local.

No entanto, ampliando a definição para incluir pontos de atracação e desembarque de cargas, mesmo que sem infraestrutura formal, a história recua ainda mais. Registros indicam que a região de Salvador, na Bahia, já apresentava atividade portuária desde o século XVI, servindo como base para o escoamento da produção colonial, principalmente açúcar e madeira.

Em 1549, a Coroa Portuguesa instituiu a Casa da Índia, centralizando o controle do comércio colonial. Salvador se tornou o principal porto brasileiro, com o nome de Porto do Brasil, até a transferência da capital para o Rio de Janeiro em 1763.

2.1 CASA DA ÍNDIA (1549):

Criada em Lisboa para centralizar o controle do comércio com o Oriente e suas colônias, incluindo o Brasil. Detinha o monopólio real sobre especiarias, metais preciosos e outros produtos valiosos.

Funcionava como um entreposto, onde as mercadorias eram recebidas, armazenadas, tributadas e redistribuídas. Influenciou diretamente o desenvolvimento dos portos brasileiros, especialmente Salvador.

2.2 SALVADOR: PORTO DO BRASIL (SÉCULO XVI - 1763):

Capital do Brasil colonial durante grande parte do período (1549-1763). Seu porto, conhecido como Porto do Brasil, era o principal ponto de entrada e saída de mercadorias para o país.

Recebia produtos como açúcar, tabaco, madeira e couro, que eram enviados para a Europa em troca de manufaturados, escravos e outros itens. A Casa da Índia

exercia grande influência sobre as operações portuárias, definindo preços, rotas e impostos.

2.3 RIO DE JANEIRO: NOVA CAPITAL E CRESCIMENTO PORTUÁRIO (1763)

Em 1763, a capital do Brasil foi transferida para o Rio de Janeiro, levando a um redirecionamento das atividades comerciais. O porto do Rio de Janeiro se beneficiou com a nova posição da cidade, crescendo em importância e volume de operações.

Com o fim do monopólio da Casa da Índia no século XVIII, o comércio se diversificou e o porto se tornou um importante centro de exportação de café e outros produtos. Atualmente, o Porto do Rio de Janeiro é um dos maiores e mais movimentados do Brasil, com grande relevância para a economia nacional.

2.4 O PORTO DE SANTOS: PIONEIRO NA ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA (1892):

Em 1892, o Porto de Santos se consolidou como um marco histórico ao se tornar o primeiro porto organizado do Brasil. Essa iniciativa inovadora representou um divisor de águas na história portuária do país, impulsionando a modernização e a eficiência das operações.

2.4.1 Contexto Histórico

Antes de 1892, os portos brasileiros operavam de forma precária, com infraestrutura inadequada, mão de obra desorganizada e processos ineficientes. Essa realidade gerava diversos problemas, como congestionamentos, atrasos nas cargas e perdas para o erário público. A necessidade de modernização era urgente para acompanhar o crescimento da economia brasileira e atender à demanda internacional.

2.4.2 A Criação da Companhia Docas de Santos:

Em 1892, o governo brasileiro fundou a Companhia Docas de Santos, uma empresa pública com o objetivo de administrar e organizar o porto da cidade. A Companhia Docas de Santos investiu na construção de novos armazéns, cais e equipamentos modernos, além de implementar um sistema eficiente de gestão das operações portuárias. Essa iniciativa resultou em um porto mais organizado, eficiente e seguro, capaz de atender às demandas do comércio internacional.

2.4.3 Impacto da Organização Portuária:

A organização do Porto de Santos trouxe diversos benefícios para o país, como:

Redução dos custos logísticos: A otimização das operações portuárias resultou em menor tempo de espera para os navios, menor índice de avarias nas cargas e, conseqüentemente, redução dos custos logísticos.

Aumento da competitividade: Um porto eficiente torna o país mais competitivo no mercado internacional, atraindo investimentos e impulsionando o comércio exterior.

Modernização da infraestrutura: A Companhia Docas de Santos investiu na construção de novos armazéns, cais, pontes e outros equipamentos, modernizando a infraestrutura portuária e impulsionando o desenvolvimento tecnológico do setor.

Melhoria das condições de trabalho: A organização do porto também contribuiu para melhorar as condições de trabalho dos portuários, com a implementação de medidas de segurança e saúde ocupacional.

2.4.4 Legado e Importância:

O pioneirismo do Porto de Santos na organização portuária brasileira serviu de modelo para a organização de outros portos no país. A Companhia Docas de Santos se consolidou como uma das empresas portuárias mais importantes da América Latina, referência em eficiência, modernidade e responsabilidade social. Até hoje, o Porto de Santos continua sendo um dos principais portos do Brasil, impulsionando a economia do país e contribuindo para o seu desenvolvimento social e econômico.

A organização do Porto de Santos em 1892 foi um marco histórico fundamental para o desenvolvimento portuário do Brasil. Essa iniciativa inovadora impulsionou a modernização, a eficiência e a competitividade dos portos brasileiros, contribuindo significativamente para o crescimento da economia nacional e para a integração do país ao mercado internacional. O legado do Porto de Santos como pioneiro na organização portuária brasileira se perpetua como um exemplo de sucesso e inspiração para o setor portuário nacional.

3 O DIREITO MARÍTIMO BRASILEIRO E O CÓDIGO COMERCIAL

O Direito Marítimo desponta como um ramo autônomo e soberano, traçando as diretrizes para as relações que brotam das atividades inerentes ao transporte marítimo de bens. Sua autonomia e independência são aclamadas por renomados juristas da área marítima, amparadas por um conjunto próprio de fontes, conceitos e leis. Ademais, rege-se pelos usos e costumes e pelas práticas internacionais que norteiam o comércio marítimo (*Lex Mercatoria*). Enraizado na multidisciplinaridade, interage com as mais diversas áreas do direito, merecendo destaque o direito constitucional, comercial, civil, ambiental, internacional público e privado, tributário e trabalhista, entre outros.

No Brasil, o Direito Marítimo navega sob a bússola da segunda parte do Código Comercial de 1850 (ainda em vigor) e da legislação esparsa (leis ordinárias e decretos), além de seguir os acordos e convenções internacionais firmados pelo país.

O Congresso Nacional está analisando o Projeto de Lei 1572/2011, proposto pelo Deputado Federal Vicente Cândido. O PL visa criar um novo Código Comercial, substituindo a segunda parte do Código Comercial de 1850, que trata do comércio marítimo de cargas. No entanto, o texto original do PL não incluía regras específicas para o comércio marítimo, o que levou à criação de emendas para suprir essa lacuna.

Uma comissão de juristas, formada por membros da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Juízes do Tribunal Marítimo e advogados, foi criada com o objetivo de elaborar uma emenda ao PL 1572/2011. A comissão, sob a coordenação do Prof. Fabio Ulhoa Coelho, produziu um texto com 10 títulos e 262 artigos dedicados ao Direito Comercial Marítimo. Esse texto resultou nas Emendas 55 e 56 ao PL, apresentadas no Congresso Nacional pelo Deputado Federal Eduardo Cunha.

Os textos das Emendas 55 e 56 ao Projeto de Lei 1572/2011 foram elaborados com base em um conjunto abrangente de leis que regulam as relações decorrentes do comércio e transporte marítimo de cargas. Entre as legislações consideradas estão o Decreto-Lei 116/67, a Lei 9.611/98 e o Decreto 1.102 de 1903.

Na construção dos dispositivos das emendas, foi dada especial atenção aos usos e costumes do comércio e transporte marítimo, tanto no âmbito nacional quanto internacional. Aprofundando o estudo, também foram levadas em consideração as decisões judiciais proferidas pela Justiça Brasileira ao longo dos anos sobre temas relacionados ao direito marítimo.

3.1 EMENDA 56 E A POLÊMICA DA LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE

Um dos pontos da Emenda 56 que tem gerado debate entre alguns setores é a questão da limitação da responsabilidade do transportador marítimo em casos de danos ou extravio da carga. A emenda propõe que a limitação de responsabilidade só seja aplicada quando o contratante do transporte optar por não declarar o valor da carga no conhecimento de embarque (BL) para obter um frete mais baixo.

A justificativa para essa diferenciação reside na responsabilidade inerente ao transportador pela carga que recebe a bordo para transporte. O risco assumido pelo transportador está diretamente relacionado ao valor da carga, o que significa que, em princípio, o frete deveria ser calculado sobre o valor da carga (frete "ad valorem") para compensar o risco assumido durante o transporte.

3.2 DECLARAÇÃO DE VALOR DA CARGA E SEUS IMPACTOS

O ponto central da Emenda 56 que gera debate é a limitação da responsabilidade do transportador marítimo em casos de danos ou extravio da carga quando o valor não é declarado no conhecimento de embarque (BL). Essa opção, por parte do remetente, leva à aplicação de um frete mais baixo ("frete standard"), mas também limita a responsabilidade do transportador ao valor previsto na lei ou no BL.

Em contrapartida, a declaração do valor da carga no BL garante ao remetente a cobertura integral do bem transportado em caso de danos ou extravio, mediante o pagamento de um frete proporcional ao valor declarado. Essa é a prerrogativa do remetente, conforme já previsto no artigo 750 do Código Civil.

Vale salientar que a limitação de responsabilidade em função do valor declarado não é uma novidade no ordenamento jurídico brasileiro. Diversas leis já a

preveem para outros modais de transporte, como a Lei 11.442 de 2007 (transporte rodoviário), o Decreto 5.910 de 2006 (transporte aéreo) e o Decreto 1.832 de 1996 (transporte ferroviário), entre outras legislações.

3.3 A LEI 9.611/98 E A EMENDA 56: ATUALIZANDO A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

É importante destacar que a Lei 9.611 de 1998, que regula o transporte multimodal de cargas, já abrangia o modal marítimo e previa a limitação de responsabilidade do transportador em casos específicos. Nesse sentido, a Emenda 56 não representa uma inovação nesse aspecto, tampouco confere privilégios indevidos ao armador.

O principal mérito da Emenda 56 reside na modernização da regulamentação do setor marítimo, consolidando a legislação pertinente e facilitando a aplicação da lei por parte dos operadores do direito. Essa atualização era necessária para acompanhar as transformações do comércio internacional e garantir maior segurança jurídica para todos os envolvidos na cadeia logística.

3.4 INCOTERMS

Os Incoterms (International Commercial Terms / Termos Internacionais de Comércio), desempenham um papel crucial na definição dos direitos e obrigações tanto do exportador quanto do importador em um contrato de compra e venda internacional. Ao estabelecer um conjunto padronizado de definições, esses termos determinam regras e práticas neutras que abordam questões como a entrega da mercadoria, o pagamento do frete e a responsabilidade pela contratação do seguro.

Em essência, os Incoterms visam facilitar o entendimento mútuo entre as partes, oferecendo diretrizes claras sobre as tarefas necessárias para o deslocamento da mercadoria do local de origem até o destino final, ou seja, a zona de consumo. Isso inclui aspectos como embalagem, transporte interno, obtenção de licenças de exportação e importação, movimentação em terminais, transporte e seguro internacional, entre outros.

Portanto, os Incoterms representam normas internacionais imparciais e uniformizadoras que constituem a base fundamental dos negócios internacionais, promovendo a harmonia e facilitando as transações comerciais entre as partes envolvidas.

Originárias de um esforço pioneiro da International Chamber of Commerce em 1936, elas têm evoluído ao longo das décadas para se adequarem às mudanças no comércio internacional.

Desde sua concepção, as Regras Incoterms têm passado por diversas revisões significativas para refletir as práticas comerciais emergentes e os avanços na logística. Inicialmente, em 1923, a ICC realizou um estudo para compreender os termos comerciais usados em diferentes países, revelando discrepâncias de interpretação. Esta pesquisa resultou em uma segunda análise em 1928, ampliando os termos comerciais considerados.

A primeira versão oficial das regras Incoterms foi publicada em 1936, contendo termos como FAS, FOB, C&F, CIF, Ex Ship e Ex Quay. Posteriormente, em 1953, após a interrupção causada pela Segunda Guerra Mundial, novos termos foram adicionados para abordar o transporte não marítimo.

As revisões subsequentes, em 1967, 1974 e 1980, corrigiram interpretações erradas, adaptaram-se ao aumento do transporte aéreo e refletiram o crescimento do tráfego de contêineres. Em 1990, uma revisão completa simplificou ainda mais os termos, levando em consideração o avanço das comunicações eletrônicas.

As alterações em 2000 refletiram as mudanças nas obrigações de desembaraço aduaneiro, enquanto as revisões de 2010 ajustaram as regras para refletir o cenário comercial contemporâneo, consolidando a família D de regras e introduzindo novas obrigações para compradores e vendedores.

A última atualização ocorreu em 2019, mostrando o compromisso contínuo em manter as regras atualizadas para acompanhar o cenário comercial em constante evolução. Essas revisões refletem a importância contínua dos Incoterms como padrão global para a interpretação de termos comerciais no comércio internacional.

3.5 CÓDIGOS E DESCRIÇÕES DOS INCOTERMS

Termos Internacionais de Comércio (Incoterms) discriminados pela International Chamber of Commerce (ICC) em sua Publicação nº 723-E, de 2020:

3.5.1 EXW - EX WORKS (named place of delivery) NA ORIGEM (local de entrega nomeado).

O vendedor limita-se a colocar a mercadoria à disposição do comprador no estabelecimento do vendedor, no prazo estabelecido, não se responsabilizando pelo desembaraço para exportação nem pelo carregamento da mercadoria em qualquer veículo coletor.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

Nota: em virtude de o comprador estrangeiro não dispor de condições legais para providenciar o desembaraço para saída de bens do País, fica subentendido que esta providência é adotada pelo vendedor, sob suas expensas e riscos, no caso da exportação brasileira.

3.5.2 FCA - FREE CARRIER (named place of delivery) LIVRE NO TRANSPORTADOR (local de entrega nomeado).

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando entrega a mercadoria, desembaraçada para a exportação, ao transportador ou a outra pessoa indicada pelo comprador, no local nomeado do país de origem.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

Comprador e vendedor poderão utilizar transporte próprio em trechos do deslocamento.

3.5.3 FAS - FREE ALONGSIDE SHIP (named port of shipment) LIVRE AO LADO DO NAVIO (porto de embarque nomeado).

O vendedor encerra suas obrigações no momento em que a mercadoria é colocada, desembaraçada para exportação, ao longo do costado do navio transportador indicado pelo comprador, no cais ou em embarcações utilizadas para carregamento da mercadoria, no porto de embarque nomeado pelo comprador.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).

3.5.4 FOB - FREE ON BOARD (named port of shipment) LIVRE A BORDO (porto de embarque nomeado)

O vendedor encerra suas obrigações e responsabilidades quando a mercadoria, desembaraçada para a exportação, é entregue, arrumada, a bordo do navio no porto de embarque, ambos indicados pelo comprador, na data ou dentro do período acordado.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).

3.5.5 CFR - COST AND FREIGHT (named port of destination) CUSTO E FRETE (porto de destino nomeado)

Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete e custos necessários para levar a mercadoria até o porto de destino combinado.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).

3.5.6 CIF - COST, INSURANCE AND FREIGHT (named port of destination) CUSTO, SEGURO E FRETE (porto de destino nomeado)

Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete, custos e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o porto de destino combinado.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).

3.5.7 CPT - CARRIAGE PAID TO (named place of destination) TRANSPORTE PAGO ATÉ (local de destino nomeado)

Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FCA, o vendedor contrata e paga frete e custos necessários para levar a mercadoria até o local de destino combinado.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

3.5.8 CIP - CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (named place of destination) TRANSPORTE E SEGURO PAGOS ATÉ (local de destino nomeado)

Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FCA, o vendedor contrata e paga frete, custos e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o local de destino combinado.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

3.5.9 DAP - DELIVERED AT PLACE (named place of destination) ENTREGUE NO LOCAL (local de destino nomeado)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando coloca a mercadoria à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, num local indicado no país de destino, pronta para ser descarregada do veículo transportador e não desembarçada para importação.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

Comprador e vendedor poderão utilizar transporte próprio em trechos do deslocamento.

3.5.10 DPU - DELIVERED AT PLACE UNLOADED (named place of destination) ENTREGUE NO LOCAL DESCARREGADO (local de destino)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, em local determinado no país de destino, descarregada do veículo transportador, mas não desembarçada para importação.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

Comprador e vendedor poderão utilizar transporte próprio em trechos do deslocamento.

Termo definido em substituição ao DAT, com a diferença que o DAT determinava a “entrega” exclusivamente em terminais de carga, podendo o DPU ser utilizado em terminais ou qualquer outro local determinado (por exemplo o armazém do comprador).

3.5.11 DDP - DELIVERED DUTY PAID (named place of destination) ENTREGUE COM DIREITOS PAGOS (local de destino nomeado)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, no local de destino designado no país importador, não descarregada do meio de transporte. O vendedor, além do desembaraço, assume todos os riscos e custos, inclusive impostos, taxas e outros encargos incidentes na importação.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

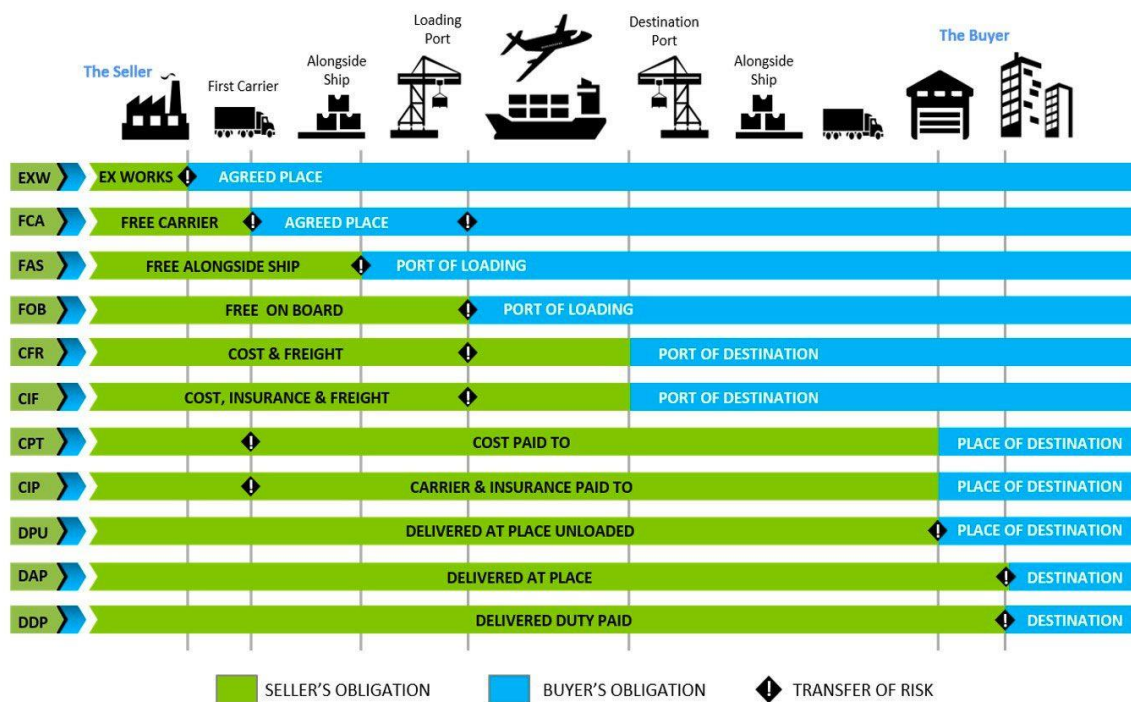
Comprador e vendedor poderão utilizar transporte próprio em trechos do deslocamento.

Nota: em razão de o vendedor estrangeiro não dispor de condições legais para providenciar o desembaraço para entrada de bens do País, este termo não pode ser utilizado na importação brasileira, devendo ser escolhido o DPU ou DAP no caso de preferência por condição disciplinada pela ICC.

Figura 1 — Incoterms

INCOTERMS 2020

Point of Delivery and Transfer of Risk



Fonte: <https://topbrazillog.com.br/incoterm-2020/>.

4 O CONTRATO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

O contrato de transporte, por muito tempo, foi regulado parcialmente pelo Código Comercial de 1850, por meio de uma sequência de 20 artigos. Diversas leis especiais também se debruçaram sobre o tema, buscando regular aspectos específicos do transporte por via marítima, como ocorreu com o Decreto-Lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967.

Com a promulgação do Código Civil de 2002, houve uma unificação das regras gerais sobre a matéria. O artigo 730 do Código Civil estabelece que "pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas." A partir desse dispositivo, extraem-se dois elementos essenciais do contrato de transporte: a onerosidade e o próprio transporte.

O objeto principal do contrato é o deslocamento, seja de pessoas ou de bens, sendo da sua essência o transporte seguro e eficaz. Assim, o contrato de transporte é geralmente interpretado como uma obrigação de resultado, o que significa que a responsabilidade do transportador só é cumprida com a entrega da mercadoria, no tempo e modo acordados, ao destinatário.

Marco Aurélio Bezerra de Melo ressalta que "a obrigação do transportador é de resultado ou de fim, apenas ocorrendo o adimplemento por parte do transportador se a pessoa ou mercadoria transportada chegar ao seu destino segura, incólume, conforme roteiro de partida e chegada previamente estabelecido." Gustavo Tepedino corrobora esse entendimento, acrescentando que o destinatário ou consignatário da carga, ainda que não seja parte direta do contrato, possui direitos perante o transportador e, eventualmente, poderá também estar sujeito a obrigações.

Conforme o Código Civil, o transporte de mercadorias é um acordo em que o transportador se compromete, diante do remetente ou expedidor, a transportar o item nas condições acordadas e entregá-lo ao destinatário, mediante o pagamento de uma remuneração. O bem transportado deve ser específico, certo e determinado em valor, peso ou quantidade.

A responsabilidade do transportador inicia-se com a entrega da mercadoria, momento em que ele assume a guarda do bem (art. 750 do CC). Nesta fase, o

transportador pode emitir o documento conhecido como "conhecimento de transporte" ou "conhecimento de carga", que comprova o recebimento da mercadoria e a obrigação de sua entrega. Esse conhecimento é um documento com características de título de crédito impróprio, o que significa que pode circular via endosso, a menos que tenha sido emitido não à ordem, hipótese que demanda cessão de crédito para transferência.

A natureza jurídica do contrato de transporte é considerada bilateral, onerosa e consensual. Parte da doutrina também o classifica como comutativo e impessoal, visto que o foco está no resultado, não na identidade pessoal do contratante. A sub-rogação é uma prática comum, dada a impessoalidade do contrato, permitindo que o transporte seja realizado por terceiros.

No que tange ao transporte marítimo, um dos maiores desafios reside na responsabilidade civil do transportador. A obrigação de resultado impõe que o transportador entregue a mercadoria nas mesmas condições em que a recebeu. A não realização desse resultado pode acarretar inadimplemento contratual, gerando a responsabilidade civil do transportador.

No transporte de mercadorias, a responsabilidade do transportador costuma ser objetiva, especialmente em casos de relação de consumo, como previsto pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). No entanto, fora do âmbito consumerista, a responsabilidade é presumida, cabendo ao transportador demonstrar excludentes de responsabilidade, como a ocorrência de caso fortuito, força maior ou vício intrínseco da mercadoria.

A jurisprudência majoritária tem adotado o entendimento de que, fora do regime consumerista, a culpa do transportador é presumida. No entanto, alguns julgados têm adotado a responsabilidade objetiva mesmo fora de relações de consumo, o que é motivo de debate doutrinário.

A cláusula de incolumidade impõe ao transportador o dever de garantir a integridade da carga durante todo o processo de transporte. Entretanto, o transportador poderá ser exonerado de responsabilidade caso prove que o dano ocorreu por causas alheias à sua obrigação. Excludentes comuns incluem vícios de origem da mercadoria, caso fortuito ou força maior, desde que tais eventos não sejam atribuíveis ao próprio transportador. A análise das circunstâncias de cada caso concreto será essencial para a definição da responsabilidade do transportador.

4.1 CONHECIMENTO DE EMBARQUE (BILL OF LADING – BL)

O Bill of Lading (BL), conhecido no Brasil como conhecimento de embarque, é um documento emitido pelo transportador marítimo, que formaliza o contrato de transporte, confirma o recebimento da mercadoria e estabelece a posse do bem em face do consignatário. O BL também pode ser denominado conhecimento de carga ou de frete.

De acordo com o Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/2002), artigos 743 e 744, e o Código Comercial Brasileiro, artigo 575, o BL deve conter informações essenciais para identificação da carga, do remetente e do destinatário. Essas informações são cruciais para garantir a segurança jurídica e a transparência nas operações de transporte.

No comércio marítimo, especialmente no caso de cargas unitizadas em contêineres, o BL usualmente apresenta as seguintes informações:

- Qualificação das partes (remetente e destinatário);
- Descrição das mercadorias (natureza, quantidade e acondicionamento);
- Portos de embarque e desembarque;
- Modalidade de pagamento do frete;
- Condições ajustadas entre as partes (termos contratuais);

Além dessas informações, no verso do documento são listadas as regras que regulam a relação entre as partes, incluindo as cláusulas sobre casos fortuitos e de força maior, excludentes de responsabilidade e foro jurisdicional aplicável, em conformidade com normas e tratados internacionais.

O BL é emitido pelo transportador marítimo e, quando assinado pelo comandante do navio, passa a ser considerado um título de crédito. Nele constam as condições de transporte, como origem, destino, preço do frete, responsabilidades por avarias e o consignatário.

4.2 A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CONTÊINER E O CONCEITO DE DEMURRAGE

A denominação demurrage é o nome comum utilizado para sobre-estadia de contêiner na importação, ou seja, quando o contêiner objeto de importação é devolvido após o prazo acordado entre o transportador e o usuário do contêiner, o comércio exterior brasileiro movimenta milhões de toneladas de mercadorias por contêineres a cada ano. Nessa complexa cadeia logística, o despachante aduaneiro assume um papel crucial, atuando como um maestro na orquestração do processo de importação e exportação. No entanto, uma questão jurídica frequentemente gera debates e incertezas: a responsabilidade solidária do despachante aduaneiro na cobrança da demurrage.

Para entender a demurrage é necessário se verificar a definição de sobre-estadia de contêiner. A definição mais recente que se verifica para sobre-estadia de contêiner é a da Resolução Normativa nº 62 da ANTAQ, de 29 de novembro de 2021, que dispõe em seu art. 2º, inciso XXII que “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.”

Se faz necessário verificar a definição de “livre estadia”, comumente chamada de “free time de demurrage”, que também se encontra na RN nº 62 da ANTAQ, que dispõe em seu art. 2º, inciso XVI:

XVI - livre estadia do contêiner (free time): prazo acordado, livre de cobrança, para o uso do contêiner, conforme o contrato de transporte, BL, confirmação da reserva de praça (booking confirmation), ou qualquer outro meio disponibilizado pelo transportador marítimo;

Verifica-se, portanto, que o demurrage é a cobrança pela utilização do contêiner na importação, em prazo que excede ao acordado para livre estadia no transporte marítimo.

Sabendo que demurrage é a taxa cobrada pelo uso do contêiner, fica claro a importância de saber o que é um contêiner.

A primeira definição de contêiner é um compartimento seguro para carga, acoplado ao veículo que o transporta, como definido no art. 1º do Decreto 59.316/1966.

Art. 1º O uso de cofres de carga nos transportes aquático, terrestre e aéreo, em linhas nacionais e internacionais, obedecerá às disposições da Lei nº 4.907, de 17-12-65 e as deste Decreto.

§ 1º O cofre de carga será considerado acessório do veículo que o utiliza.

Entretanto a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências, define contêiner como “unidade de carga”, quando traz que:

Art. 24. Para os efeitos desta Lei, considera-se unidade de carga qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, sujeitas a movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso.

Parágrafo único. A unidade de carga, seus acessórios e equipamentos não constituem embalagem e são partes integrantes do todo.

Assim, entende-se que contêiner não é embalagem, é um equipamento de transporte ou unidade de carga.

O estudo realizado prossegue descrevendo sobre a cobrança da demurrage no Brasil. No qual se encontra uma prática singular em nosso país, 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 dos transportadores marítimos e as dificuldades logísticas brasileiras que podem aumentar a incidência da cobrança.

Nesse sentido, salienta-se o referido estudo acerca do Termo de Responsabilidade por devolução de 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.13)”.

O despachante aduaneiro, de acordo com o Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6759/2009), é o profissional habilitado pela Receita Federal do Brasil para desembaraçar 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 deste Decreto.

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. 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 casos, 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 e é o cerne da questão ora analisada.

Figura 2 — Vista aérea do navio de carga e contêiner no porto



Fonte: <https://www.westdespachos.com.br/blog/despachante-aduaneiro-em-navegantes-e-seu-papel-nas-exportacoes/>.

4.3 O PAPEL DO DESPACHANTE ADUANEIRO NO DESEMBARAÇO DAS MERCADORIAS

O despachante aduaneiro atua como peça fundamental no processo de importação, fornecendo orientação preventiva para assegurar o fiel cumprimento das normas legais, fiscais e aduaneiras. Contudo, em algumas situações, ele se encontra no polo passivo de ações judiciais de cobrança de demurrage por ter firmado, sozinho ou em conjunto, o Termo de Responsabilidade, na condição de representante legal (mandatário) do importador da mercadoria. Essa responsabilização gera críticas contundentes por parte dos despachantes aduaneiros.

Existe um crime sendo cometido todos os dias pelos armadores e seus representantes, que é exigir do despachante aduaneiro, da pessoa jurídica da comissária de despachos aduaneiros, que apenas são contratados para fazer o desembaraço 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 comissária 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 comissária 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)

Importante salientar que a retenção da carga (ou do BL) por recusa na assinatura do Termo de Responsabilidade configura prática 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”. Portanto, restam apenas duas situações em que a retenção de mercadorias se configura como prática legal: o não pagamento do frete ou da avaria grossa declarada. Vale salientar que essa posição encontra amparo legal no art. 12 da RN-62.

Art. 12. Os transportadores marítimos e os agentes intermediários poderão reter mercadorias 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 n.º 62/2021).

Apesar disso, a retenção da carga por recusa na assinatura do Termo de Responsabilidade de Devolução de Contêiner é geralmente imposta pelos transportadores marítimos, muitas vezes de forma indevida e coercitiva, como se fossem verdadeiros contratos de adesão.

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 sobreestadia. 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)

Para dar início ao processo de internalização da mercadoria no Siscomex Importação, os transportadores condicionaram a liberação da carga à assinatura do Termo de Responsabilidade pelo consignatário ou seu representante. Dessa forma, o documento passou a representar a concordância não apenas do importador ou consignatário da carga transportada, mas também do despachante aduaneiro, que, ao assinar o termo, assume a condição de novo sujeito na relação jurídica.

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).

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)

No intrincado universo do comércio exterior, o despachante aduaneiro se destaca como figura crucial para o desembaraço aduaneiro de mercadorias. Atuando como um representante legal, este profissional assume um papel fundamental na intermediação entre o importador ou exportador e os órgãos competentes, zelando pelo cumprimento das leis e normas que regem a entrada e saída de bens do país.

A figura do Termo de Responsabilidade para Devolução de Contêineres (TRDC) emerge como um ponto de controvérsia. Exigido pelos transportadores marítimos sob a ameaça de retenção da carga, este documento, frequentemente assinado pelo despachante aduaneiro em nome do importador, gera questionamentos acerca de sua validade jurídica e compatibilidade com os princípios do Direito Marítimo.

O Termo de Responsabilidade para Devolução de Contêineres (TRDC) surge como um instrumento controverso. Implementado pelos transportadores marítimos com o objetivo de reduzir a inadimplência da demurrage (multa por atraso na devolução do contêiner), o TRD suscita debates acalorados acerca da validade jurídica da cláusula de responsabilidade solidária imposta ao despachante aduaneiro.

A principal crítica reside na imposição da responsabilidade solidária ao despachante aduaneiro, que, na qualidade de representante legal do importador, assume a obrigação de arcar com o pagamento integral da taxa de sobre-estadia, mesmo que não tenha culpa pelo atraso na devolução do contêiner.

Essa cláusula configura-se como uma cláusula penal abusiva, violando diversos princípios basilares do Direito brasileiro, tais como:

Princípio da Pessoalidade da Responsabilidade: A responsabilidade por uma dívida deve recair sobre o devedor real, ou seja, aquele que contraiu a obrigação. No caso do TRDC, a responsabilidade é indevidamente transferida para o despachante aduaneiro, que não possui relação direta com a operação de transporte marítimo.

Princípio da Equivalência entre Prestação e Contraprestação: A oneração imposta ao despachante aduaneiro através da cláusula de responsabilidade solidária não encontra correspondência em nenhuma contraprestação por parte do armador. Essa desproporção caracteriza-se como enriquecimento ilícito em detrimento do despachante.

Princípio da Boa-Fé: A conduta das partes em um contrato deve ser pautada pela boa-fé objetiva. A imposição da responsabilidade solidária ao despachante aduaneiro, sem a devida contrapartida, fere esse princípio, configurando-se como comportamento antiético por parte do armador.

O TRDC, em sua forma atual, apresenta-se como um instrumento desequilibrado e abusivo, que viola direitos fundamentais do despachante aduaneiro e fere os princípios basilares do Direito brasileiro. A busca por soluções justas e equitativas, que respeitem os direitos e deveres de todas as partes envolvidas na operação de comércio exterior, é fundamental para garantir a harmonia nas relações contratuais e a segurança jurídica no âmbito do comércio internacional.

A imposição da responsabilidade solidária ao despachante viola o princípio da personalidade da responsabilidade. A responsabilidade por uma dívida deve recair sobre o devedor real, ou seja, aquele que contraiu a obrigação. No caso do TRDC, a responsabilidade é indevidamente transferida para o despachante, que não possui relação direta com a operação de transporte marítimo.

A cláusula de responsabilidade solidária configura-se como cláusula penal abusiva, aproveitando-se da desigualdade de poder entre o transportador marítimo e o despachante, a imposição desta cláusula, chancelada pelo Poder Judiciário, configura um grave desequilíbrio na relação contratual e um flagrante injustiça. Essa cláusula transfere indevidamente o risco da operação a um mero prestador de serviços, que não teve participação na contratação do transporte marítimo e não possui capacidade financeira para arcar com os riscos inerentes à operação. É importante salientar que a remuneração do prestador de serviços é frequentemente ínfima, muitas vezes irrisória em comparação com o valor total negociado na transação internacional.

Figura 3 — Despachante Aduaneiro



Fonte: <https://www.totvs.com/blog/gestao-logistica/despachante-aduaneiro/>.

4.3.1 DA ILEGITIMIDADE PASSIVA DO DESPACHANTE ADUANEIRO

Em recente decisão da Agência Reguladora ANTAQ, foi declarada irregular e abusiva responsabilização dos Despachantes Aduaneiros sobre a dívida contraída pelo importador de demurrage, decorrente do atraso nas devoluções de contêineres conforme a publicação do Acórdão 535-ANTAQ, de 20 de setembro de 2021.

ACÓRDÃO Nº 535-ANTAQ, DE 20 DE SETEMBRO DE 2021

Processo: 50300.012347/2021-21

Parte: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL - MPF. Ementa: Representação acerca da responsabilização solidária de Despachantes Aduaneiros por débitos relativos à demurrage de contêineres. Prática irregular e abusiva. Acórdão: Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, acordam os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a 509ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada entre 13 e 15/09/2021, por maioria, vencido o Relator, Diretor Adalberto Tokarski, ante as razões expostas pela Diretora Flávia Morais Takafashi, em: I - declarar irregular e abusiva a prática de responsabilização solidária dos despachantes aduaneiros por débitos relativos à demurrage de contêineres, sob pena de submissão às medidas sancionatórias cabíveis, conforme os

termos preconizados pela Resolução Normativa-ANTAQ nº 18/2017; e II - cientificar a Procuradoria da República no Estado do Rio Grande do Sul e o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul (SDAERGS) acerca da presente decisão. Participaram da deliberação o Diretor-Geral Eduardo Nery, o Relator, Diretor Adalberto Tokarski, e a Diretora Flávia Morais Takafashi.

EDUARDO NERY MACHADO FILHO

Diretor-Geral

ADALBERTO TOKARSKI

Diretor Relator

FLÁVIA MORAIS LOPES

Diretora

A ilegitimidade passiva dos despachantes aduaneiros em ações de cobrança de demurrage tem se tornado um tema relevante na jurisprudência brasileira, especialmente nas decisões proferidas pelo Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo. Casos emblemáticos, como as Apelações Cíveis nº 1004547-97.2021.8.26.0562, 0010327-92.2009.8.26.0000 e 0007199-61.2008.8.26.0562, destacam a posição dos tribunais em reconhecer que a responsabilidade pelo pagamento de débitos de sobrestadia não pode ser imputada aos despachantes aduaneiros.

A decisão no caso da Apelação nº 0007199-61.2008.8.26.0562, relatada pelo Desembargador Eduardo Siqueira, traz à tona a importância de se analisar a legitimidade tanto da parte autora quanto da parte ré. O relator enfatiza que a responsabilidade solidária do despachante não pode ser presumida, uma vez que o termo de compromisso de devolução de container não contém manifestação clara da vontade das partes nesse sentido.

“... Com efeito, a legitimidade da parte é “...a atribuição, pela lei ou pelo sistema, do direito de ação ao autor, possível titular ativo de uma dada relação ou situação jurídica, bem como a sujeição do réu aos efeitos jurídico-processuais e materiais da sentença” (ALVIM, Arruda. Manual de direito processual civil. 3. ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1990. v. 1. p. 235) (Grifei).

Melhor esclarecendo, a ação só pode ser exercida pelo se dizente titular de uma situação legitimante (legitimidade ativa), em face de quem figure como responsável pelo cumprimento da obrigação correspondente (legitimidade passiva).

Deve, pois, ser analisada tanto em face do autor quanto do réu e, por isso, nada mais é do que reflexo da própria legitimação de direito material.

No caso vertente, muito embora o entendimento majoritário deste Tribunal de Justiça seja no sentido de reconhecer a responsabilidade solidária do despachante aduaneiro, por força das disposições constantes no termo de

compromisso de devolução de container, é de se reconhecer a ilegitimidade passiva da Apelante.

Da leitura do termo de compromisso de devolução de container de fls. 19/20 não é possível identificar que a Apelante, na qualidade de despachante aduaneiro, tem se responsabilizado solidariamente pela eventual indenização na hipótese de ocorrência de sobreestadia.

Somente o consignatário, representado pela Apelante (mandatária), responsabilizou-se pela devolução de container, sendo inadmissível a presunção em relação à solidariedade, como dispõe o art. 265, do Código Civil (“A solidariedade não se presume; resulta da lei ou da vontade das partes”).

Destarte, como não há qualquer manifestação de vontade das partes em estabelecer a responsabilidade solidária no instrumento de fls. 19/20, a Apelante não tem legitimidade de suportar o decreto condenatório, que deve ser mantido somente em relação à Corré TRANSWORLD.

Até porque, não há nos autos qualquer indício que a Apelante tenha extrapolado os poderes que lhe foram outorgados pelo consignatário do termo de compromisso de devolução de container...”

(TJSP; Apelação Cível 0007199-61.2008.8.26.0562; Relator (a): Eduardo Siqueira; Órgão Julgador: N/A; Foro de Santos - 9ª. Vara Cível; Data do Julgamento: 17/10/2012; Data de Registro: 24/10/2012)

De maneira semelhante, a Apelação nº 0010327-92.2009.8.26.0000, sob a relatoria do Desembargador Nelson Jorge Junior, reitera que o despachante, atuando apenas como intermediário na relação entre consignatário e transportadora, não assume responsabilidades que ultrapassem seus poderes de representação.

“...No mérito, o recurso comporta provimento.

Não pairam dúvidas sobre a ilegitimidade passiva da apelante para responder pelo débito pretendido pelas apeladas.

Com efeito, o “termo de compromisso de devolução de container” de fls. 19/20, foi assinado exclusivamente por E.M.F. Importação e Exportação Ltda. e impresso em papel desta empresa, porquanto possui seu timbre no cabeçalho. A única assinatura ali existente é a do representante legal da aludida sociedade, que é a beneficiária do negócio, já que as mercadorias contidas no cofre foram por ela importadas.

A empresa aduaneira, ora apelante, figura ali na simples condição de comissária, ou seja, sua função é providenciar o desembarço do contêiner na alfândega, permitindo seu desembarque, para posterior transporte à consignatária E. M. F. Importação e Exportação Ltda., expressamente destacada no instrumento (fls. 19).

O único elemento fático que permite a identificação da despachante aduaneira é o carimbo da empresa lançado a fls. 20, mas isso, evidentemente, não autoriza a conclusão de que ela tenha assumido solidariamente as responsabilidades decorrentes da mora na devolução do cofre, não podendo ser olvidado que, nos termos do artigo 265 do Código Civil, a solidariedade não se presume.

Defluindo das provas colacionadas aos autos, portanto, que a recorrente atuou como simples intermediária no negócio celebrado entre a destinatária

do contêiner e sua transportadora, não tendo assumido nenhuma responsabilidade pelo atraso em sua devolução, é de rigor o reconhecimento de sua ilegitimidade passiva na presente ação de cobrança...”

(TJSP; Apelação Cível 0010327-92.2009.8.26.0000; Relator (a): Nelson Jorge Júnior; Órgão Julgador: 17ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 11ª. Vara Cível; Data do Julgamento: 12/06/2013; Data de Registro: 17/06/2013)

Por fim, na Apelação nº 1004547-97.2021.8.26.0562, o Desembargador Carlos Abrão reafirma que, apesar do papel do despachante no processo de importação e exportação, sua função é meramente de prestador de serviços, não devendo ser responsabilizado pelos riscos do negócio.

“...Ainda que o despachante aduaneiro possua poderes para representar a empresa, realizando atos necessários ao comércio exterior, podendo inclusive assinar termo individual de compromisso de devolução de containers, fato é que não passa de um mero prestador de serviços, atuando no desembarço de mercadorias de importação e exportação, não se podendo transferir para este o risco do negócio.

Ademais, tem-se que os termos individuais de compromisso de devolução de containers são padronizados, configurando contrato de adesão, e havendo cláusulas abusivas, em especial que estipulem a renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio, possível a sua revisão, nos termos do art. 424 do Código Civil...”

(TJSP; Apelação Cível 1004547-97.2021.8.26.0562; Relator (a): Carlos Abrão; Órgão Julgador: 14ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 6ª Vara Cível; Data do Julgamento: 30/03/2022; Data de Registro: 31/03/2022)

5 TERMO DE RESPONSABILIDADE POR DEVOLUÇÃO DO CONTÊINER

Inicialmente se faz necessário verificar a definição de “afretamento, agente intermediário, agente transitário, agente marítimo e transportador marítimo”, envolvidos diretamente ou indiretamente nos transportes das mercadorias que também se encontra na RN nº 62 da ANTAQ, que dispõe em seu art. 2º, incisos I e II:

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução são estabelecidas as seguintes definições:

I - Afretamento: contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direito total ou parcial sobre o emprego da embarcação, mediante taxa de afretamento, podendo transferir ou não a sua posse;

II - Agente intermediário: todo aquele que intermedeia a operação de transporte entre o usuário e o transportador marítimo ou que representa o transportador marítimo efetivo, podendo ser:

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 Bill of Lading (BL);

b) agente marítimo: todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários; ou

c) transportador marítimo não operador de navios: a pessoa jurídica, conhecida como Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC), que não sendo o armador ou proprietário de embarcação responsabiliza-se perante o usuário pela prestação do serviço de transporte, emitindo o BL, agregado, house, filhote ou sub-master, e subcontratando um transportador marítimo efetivo;

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

Vale ressaltar que, embora a demurrage seja um direito usual e costumeiro, sua previsão nem sempre consta do Conhecimento de Embarque. Em alguns casos, os armadores negligenciam a inclusão da cláusula que prevê a cobrança dessa

penalidade. No entanto, mesmo sem previsão legal ou contratual expressa, a sobreestadia continua sendo cobrada e considerada devida, amparada pelos usos e costumes marítimos.

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 sobreestadia de contêiner é matéria já consolidada na Lex Marítima. Contudo, a Lex Marítima não estadia de contêiner é matéria já consolidada na Lex Marítima. Contudo, a Lex Marítima 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).

Com a exigência judicial da cláusula expressa de demurrage no Conhecimento de Embarque, surgiu o Termo de Responsabilidade de Devolução de Contêiner.

Fóes (2017) salienta que o Termo de Responsabilidade "apenas se integra à relação jurídica após a chegada da carga no porto de destino, evidenciando a ausência de qualquer negociação prévia entre as partes". É importante ressaltar, no entanto, que o Termo de Responsabilidade não configura 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)

A exigência da assinatura do Termo de Responsabilidade foi uma criação dos transportadores marítimos com o objetivo de facilitar a execução de ações de cobrança de sobrestadia, 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 desembaraçada, 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)

Assim, de plano, pode-se verificar que esse termo é um instituto existente apenas no Brasil e é exigido pelos transportadores marítimos condicionando a liberação da carga à sua assinatura. Nele, também é possível verificar que pode haver responsabilização de terceiros pelo cumprimento de obrigações oriundas do contrato de transporte e que não sejam pagas pelo consignatário ou importador, dentre elas a demurrage.

Para compreendermos a dinâmica por trás da assinatura do Termo de Responsabilidade, é fundamental analisarmos o processo de contratação do transporte marítimo internacional. De forma simplificada, podemos afirmar que a chamada "venda marítima" se configura como a conjunção de dois contratos internacionais distintos: um contrato principal de compra e venda e um contrato acessório de transporte. É importante salientar que não existe um contrato legalmente tipificado como "venda marítima". Essa denominação é utilizada na doutrina para designar situações em que o contrato de compra e venda envolve o transporte marítimo como um elemento essencial.

Ressalta-se que a contratação do frete marítimo é fruto de uma negociação prévia entre o comprador/importador e o vendedor/exportador, não contando com a participação direta do transportador.

A formalização da proposta de compra e venda se dá por meio da emissão de uma Fatura Proforma (Proforma Invoice) e/ou de uma Carta de Intenção (Letter of Intent). As proformas, em geral, fazem referência aos Incoterms (International Rules for Interpretation of Trade Commercial Terms). Embora não sejam de utilização obrigatória, a linguagem padronizada e uniforme dos Incoterms facilita o entendimento das partes, assegurando a eficiência das operações e contratos no que concerne às obrigações relacionadas ao transporte das cargas negociadas. Essas regras definem os custos e as responsabilidades do exportador e do

importador na transação, além de estabelecer quem será responsável pela contratação do 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)

Diante da autonomia jurídica existente entre os contratos de compra e venda e os contratos de transporte marítimo, é fundamental salientar que a responsabilidade pela demurrage de contêineres recai exclusivamente sobre o 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)

Vale salientar que, de acordo com o Código Civil, Seção III – Do Transporte de Coisas, a única exigência legal em relação ao consignatário no tocante à contratação do transporte é a sua indicação no momento da entrega da mercadoria. Isso evidencia, de forma inequívoca, que a contratação pode ser realizada mesmo sem a sua participação direta. De fato, embora não caiba ao consignatário

estabelecer os termos e condições da cobrança da demurrage, ele assume a responsabilidade perante o armador em caso de atraso na devolução do contêiner.

Diante da interconexão existente entre os contratos, a presumida bilateralidade entre o transportador e o consignatário na contratação do transporte se distancia da realidade prática. Em diversas situações, o consignatário sequer participa diretamente dessa contratação.

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)

5.1 PREVISÃO CONTRATUAL. PRAZO PRESCRICIONAL. ART. 206, §5º, INCISO I, DO CÓDIGO CIVIL. TEMA NÚMERO 1035 DO STJ.

O tema aborda a controvérsia em torno do prazo prescricional para a cobrança de despesas de sobre-estadia de contêineres (demurrage) em contratos de transporte marítimo após a entrada em vigor do Código Civil de 2002. Anteriormente, a jurisprudência seguia a orientação de equiparar a devolução tardia do contêiner à sobre-estadia do navio, aplicando o prazo prescricional de um ano do Código Comercial.

Com a revogação desse artigo pelo Código Civil, a questão se tornou mais complexa, especialmente no que diz respeito ao transporte unimodal. Enquanto o transporte multimodal tem um prazo prescricional específico de um ano, conforme a Lei nº 9.611/1998, para o transporte unimodal, essa definição é menos clara.

O tema argumenta contra a aplicação analógica da lei do transporte multimodal ao transporte unimodal, destacando as diferenças entre os dois. Afirma-se que a responsabilidade do transportador no transporte unimodal é restrita ao percurso marítimo, e a demora em outros procedimentos não pode ser imputada a ele.

Conclui-se que, para o transporte unimodal, o prazo prescricional será quinquenal quando houver disposição contratual detalhada sobre as taxas de sobre-estadia e dez anos nos casos em que não haja essa estipulação. A análise ressalta a importância de respeitar as disposições do Código Civil nesse contexto, evidenciando a impossibilidade de aplicação analógica de outras legislações.

5.1.1 Antes de 2002:

1 ano (Código Comercial).

5.1.2 Depois de 2002:

Transporte multimodal (Lei número 9.611/1998): 1 ano (art. 22)

Transporte unimodal (marítimo):

Com contrato: 5 anos (art. 205, § 5º, I, CC)

Sem contrato: 10 anos (art. 205, CC)

5.1.3 Por que a distinção?

Lei número 9.611/1998 define transporte multimodal e fixa prazo de 1 ano.

Código Civil de 2002 revoga o Código Comercial, que definia 1 ano para demurrage.

Código Civil não define prazo específico para demurrage no transporte unimodal.

5.1.4 Argumentos para 5 anos:

Analogia com Lei número 9.611/1998.

Contrato define prazo e critérios de cálculo da demurrage.

5.1.5 Argumentos para 10 anos:

Regra geral do Código Civil para prazos prescicionais não previstos em lei.

Segurança jurídica.

6 A COBRANÇA DE DEMURRAGE NO BRASIL

Em um estudo publicado em 2018, Silveira destaca que no início da década de 90, a abertura da economia brasileira impulsionou um surto de importações, levando a um problema na navegação marítima: a escassez de contêineres. Isso ocorreu porque importadores brasileiros, habituados a receber e armazenar mercadorias em suas instalações, passaram a utilizar os contêineres como depósitos, retendo-os por meses sem arcar com qualquer custo. Diante dessa situação, os armadores começaram a aplicar a "cláusula de contêiner" presente no conhecimento de transporte, que define os prazos de estadia livre (free time) e de sobre-estadia (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 demurrage de contêiner decorre do desequilíbrio na movimentação de contêineres na exportação e importação. O obstáculo logístico exigiu um posicionamento dos transportadores marítimos na garantia de que os contêineres seriam devolvidos no prazo acordado e de que a cadeia logística não seria prejudicada e nem interrompida.

Diversos fatores contribuem para o atraso na devolução dos contêineres, mas ganham maior relevância quando o sistema não funciona de forma otimizada. Mesmo após uma década da abertura da economia, ainda se fazia necessário publicar, na imprensa especializada, matérias que apontavam o instituto da demurrage de contêineres como saída jurídica para a reintegração 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, retêm 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)

A imposição da cobrança da demurrage para os atrasos nas devoluções dos contêineres tornou-se uma prática predominante no mercado brasileiro, mas cujo instituto jurídico precisa ser mais debatido. A demurrage é uma taxa diária acordada entre as partes em favor do proprietário ou detentor do contêiner em razão da não devolução do contêiner 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)

É importante destacar que a lei brasileira reconhece a Lex Marítima como critério para interpretação contratual, conforme estabelecido no artigo 113, § 1º, II do Código Civil e no artigo 4º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. No entanto, a internalização dos usos e costumes internacionais não é incondicional,

pois está sujeita a limitações impostas pela lei brasileira, a qual exige a observância dos princípios contratuais solidários, como a função social do contrato, a boa-fé objetiva e o princípio da justiça contratual.

Lembrando que a cobrança da demurrage de contêineres não tem previsão expressa na legislação brasileira em nível de lei ordinária. Na ausência de menção legal específica, alguns defendem a analogia com as regras da demurrage de navios previstas no Código Comercial de 1850, especialmente no que diz respeito ao que deve constar no contrato de afretamento (conhecido como carta-partida). No entanto, como ressaltado anteriormente, a demurrage de contêineres decorre do contrato de transporte e não do contrato de afretamento.

Como o Código Comercial não se aplica, buscamos no Código Civil, Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (CC), as regras que resolvem essa situação.

Uma das interpretações classifica a demurrage como cláusula penal, fundamentando-se na natureza acessória, ou seja, a demurrage depende da existência de uma obrigação principal, que no caso é o contrato de transporte. Nessa perspectiva, a quantia e o prazo para o atraso devem ser previamente estabelecidos em contrato.

Essa classificação implicaria na aplicação do art. 412 do Código Civil (CC), que limita o valor da cláusula penal ao equivalente da obrigação principal.

No entanto, o art. 408 do CC dispõe: "O devedor incorre, de pleno direito, na cláusula penal, desde que, culposamente, deixe de cumprir a obrigação ou se constitua em mora". Destaca-se do referido artigo que apenas o inadimplemento culposamente da obrigação configura a cláusula penal.

Nessa perspectiva, a caracterização da demurrage de contêiner como cláusula penal dependeria da análise da culpa ou dolo do devedor, o que se contraporia à prática internacional. Por outro lado, na cláusula penal convencional (prevista em contrato), o credor não precisa alegar nem comprovar prejuízo (art. 416 do CC), diferentemente do que ocorre na cláusula penal imposta por lei.

Em resumo, o texto apresenta o posicionamento da corrente que classifica a demurrage como 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)

Por outro lado, a corrente que defende a natureza indenizatória da demurrage de contêineres fundamenta sua argumentação em alguns pontos:

Natureza contratual: A sobre-estadia decorre de um contrato livremente pactuado entre as partes, em uma relação privada onde há isonomia de decisão.

Autonomia da vontade: As partes, ao firmarem o contrato, demonstram autonomia da vontade, podendo estabelecer as condições que regerão a relação jurídica.

Jurisprudência majoritária: A maioria dos tribunais brasileiros entende a sobre-estadia como indenização, conforme entendimento jurisprudencial consolidado.

A doutrina citada já demonstrou forte inclinação pelo caráter indenizatório da sobrestadia e a jurisprudência nacional, embora em situações isoladas tenha afirmado tratar-se de locação, comodato e até mesmo multa, tende a aceitar a sobrestadia 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)

Sob a ótica da indenização, a sobre-estadia de contêineres se subordina ao art. 402 do CC. Isso significa que os prejuízos do credor englobam não apenas o que ele efetivamente perdeu, mas também o que razoavelmente deixou de lucrar.

No entanto, é importante frisar que os valores devidos se limitam aos prejuízos efetivos e lucros cessantes que sejam consequências diretas e imediatas

da inexecução do devedor (art. 403 do CC), ou seja, o ônus da prova recai sobre o credor, que deve demonstrar os prejuízos sofridos.

6.1 JURISPRUDÊNCIA DOMINANTE

No cenário jurídico atual, a jurisprudência majoritária classifica a cobrança da demurrage ou sobre-estadia de contêineres como indenização pré-estabelecida por descumprimento contratual. Essa classificação visa compensar o proprietário do contêiner pela retenção do mesmo por período superior ao acordado, independentemente da comprovação de culpa ou dano real. Nesse sentido, diversos julgados do Superior Tribunal de Justiça (STJ), como o REsp 1.286.209-SP, o AgInt no AREsp 842151-SP e o AgRg no REsp 1451054-PR, corroboram essa visão, reconhecendo a natureza indenizatória da demurrage de contêiner, em contraposição à caracterização como cláusula penal.

No âmbito do Direito Marítimo, um dos julgados de maior impacto foi o Recurso Especial nº 1.286.209, julgado em 2016, com o Ministro João Otávio de Noronha como relator. Por decisão unânime da Terceira Turma, a ementa do acórdão ficou assim estabelecida:

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.

Apesar da existência de divergências doutrinárias, o Brasil, por meio de decisões jurisprudenciais, sedimentou a demurrage como indenização pré-fixada. Essa classificação se distingue da cláusula penal, conceito presente em sistemas jurídicos de tradição anglo-saxônica (common law), e visa compensar o armador pelos prejuízos decorrentes da retenção indevida do contêiner por período superior

ao acordado, independentemente da comprovação de culpa ou dano real por parte do devedor.

Vale ressaltar que, apesar da jurisprudência majoritária tender para a classificação da demurrage como indenização pré-fixada, ainda persistem diversas críticas por parte de usuários e seus defensores, como demonstrado no trecho a seguir:

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)

6.2 CONSEQUÊNCIAS DA JURISPRUDÊNCIA DOMINANTE SOBRE A DEMURRAGE DE CONTÊINERES

A jurisprudência brasileira tem se posicionado de maneira clara em relação à natureza da demurrage, classificando-a como indenização pré-estabelecida por descumprimento contratual. Essa interpretação, embora ofereça segurança jurídica aos armadores, gera diversas consequências tanto para os envolvidos no transporte marítimo quanto para o sistema jurídico como um todo.

A caracterização da demurrage como uma indenização pré-fixada contribui para a estabilidade nas relações comerciais. Os armadores e consignatários conseguem prever melhor suas obrigações financeiras, o que pode resultar em uma negociação mais clara e objetiva dos contratos de transporte. A previsibilidade nos custos relacionados à retenção de contêineres é um fator positivo para a gestão de risco por parte dos importadores e exportadores.

Com a jurisprudência reconhecendo a natureza indenizatória da demurrage, enfatiza-se a responsabilidade contratual das partes. Os consignatários são incentivados a cumprir os prazos estabelecidos para a devolução dos contêineres, evitando custos adicionais. Essa pressão pode levar a uma melhor organização

logística e ao cumprimento mais rigoroso dos contratos, beneficiando a eficiência do transporte marítimo.

Entretanto, a aplicação dessa jurisprudência também impõe desafios significativos aos consignatários. A natureza pré-fixada da demurrage pode ser considerada onerosa, especialmente quando o prazo de devolução é afetado por fatores externos, como problemas logísticos, burocracia aduaneira ou mesmo situações emergenciais. Isso pode resultar em um ambiente de negócios hostil, onde as pequenas e médias empresas enfrentam dificuldades para arcar com essas cobranças, colocando em risco sua viabilidade econômica.

A manutenção da demurrage como indenização pré-fixada também pode gerar um aumento no número de disputas judiciais. A interpretação de "desídia" por parte do devedor é frequentemente contestada, levando a um cenário onde as partes recorrem cada vez mais ao judiciário para resolver conflitos sobre a aplicação e a razoabilidade das taxas cobradas. Isso pode resultar em uma sobrecarga no sistema judiciário, demandando tempo e recursos que poderiam ser direcionados para outras áreas.

Por fim, a jurisprudência atual levanta preocupações sobre o potencial de enriquecimento indevido dos armadores. Críticas apontam que, em algumas situações, os armadores podem se beneficiar excessivamente das cobranças de demurrage, usando-as como uma fonte de lucro, ao invés de simplesmente compensar prejuízos. Essa realidade pode levar a uma reavaliação da maneira como a demurrage é calculada e aplicada, criando a necessidade de um debate mais amplo sobre a equidade das práticas de mercado.

Diante dessas consequências, há uma crescente demanda por reformas legais que possam equilibrar os direitos e deveres tanto de armadores quanto de consignatários. A busca por uma regulamentação mais clara e justa pode ajudar a mitigar as tensões existentes e garantir que a demurrage cumpra seu papel original de compensação, sem se tornar um instrumento de opressão econômica.

A jurisprudência dominante sobre a demurrage de contêineres, ao tratar essa cobrança como uma indenização pré-fixada, gera impactos variados nas relações comerciais e no sistema jurídico. Enquanto promove segurança e estabilidade, também levanta desafios e controvérsias que demandam atenção. A busca por

soluções equilibradas e justas se torna essencial para garantir um ambiente de negócios saudável no setor de transporte marítimo.

7 CONCLUSÃO

Este trabalho de conclusão de curso aprofundou-se na controversa questão da responsabilidade solidária do despachante aduaneiro no pagamento da demurrage, taxa cobrada pelo atraso na devolução de contêineres no comércio exterior. Através de uma análise abrangente dos aspectos jurídicos, históricos e práticos envolvidos, concluímos que a imposição dessa responsabilidade solidária se configura como prática abusiva e lesiva aos direitos dos despachantes aduaneiros.

A pesquisa revelou uma disparidade de poder significativa entre as partes envolvidas, onde o despachante, muitas vezes, é compelido a assumir obrigações desproporcionais e injustas em relação ao transporte marítimo de contêineres. A inclusão de cláusulas abusivas, como a responsabilidade solidária, nos contratos de prestação de serviços, fere princípios basilares do Direito brasileiro, como a personalidade da responsabilidade, a equivalência entre prestação e contraprestação, e a boa-fé contratual.

Ao analisar a natureza da demurrage, os papéis do despachante aduaneiro e dos transportadores marítimos, bem como as implicações jurídicas decorrentes da cobrança da taxa, demonstramos que:

A responsabilidade pela demurrage deve recair sobre o importador, real devedor da obrigação, e não sobre o despachante. O despachante aduaneiro atua como representante do importador na esfera aduaneira, não possuindo relação direta com o transporte marítimo e tampouco capacidade financeira para arcar com os altos valores da demurrage.

A transferência indevida do risco da operação para o despachante configura-se como prática abusiva. O despachante não possui controle sobre os fatores que podem levar ao atraso na devolução dos contêineres, como falhas na operação do navio, greves portuárias ou trâmites burocráticos inesperados na aduana e nos demais órgão anuentes.

A imposição da responsabilidade solidária sem a devida contrapartida afronta o princípio da boa-fé contratual. Essa prática gera insegurança jurídica para o despachante, que se vê obrigado a arcar com custos indevidos e desproporcionais, além de fragilizar a relação de confiança com seus clientes.

A recente decisão da ANTAQ, declarando irregular e abusiva a responsabilização dos despachantes aduaneiros pela dívida de demurrage contraída pelos importadores, corrobora com nossas conclusões e reforça a necessidade de revisão e regulamentação adequada das práticas comerciais no setor.

Diante do exposto, este trabalho defende veementemente a revisão crítica da prática da responsabilização solidária do despachante aduaneiro no pagamento da demurrage. Propomos as seguintes medidas:

Proibição da inclusão de cláusulas de responsabilidade solidária nos contratos de prestação de serviços de despachante aduaneiro.

Estabelecimento de mecanismos justos e equitativos para a cobrança da demurrage, responsabilizando o real devedor, o importador.

Promoção do diálogo e da cooperação entre despachantes aduaneiros, importadores, transportadores marítimos e órgãos reguladores para buscar soluções consensuais e sustentáveis para a questão da demurrage.

Ao concluir este estudo, esperamos ter contribuído para a construção de um ambiente mais justo e equilibrado nas relações contratuais do comércio exterior, especialmente no que se refere à responsabilidade do despachante aduaneiro na questão da demurrage. Acreditamos que a pesquisa e o debate acerca dessa temática são essenciais para a busca de soluções que garantam a proteção dos direitos dos despachantes, a segurança jurídica para todos os envolvidos na cadeia logística e a harmonia nas relações comerciais internacionais.

Ressaltamos que a presente conclusão de curso é apenas um ponto de partida para a discussão aprofundada da temática. Acreditamos que a pesquisa e o debate sobre a responsabilidade do despachante aduaneiro na demurrage devam ser contínuos, buscando sempre soluções justas e equitativas para todos os intervenientes na cadeia logística do comércio exterior.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. AC-535/2021 Acórdão nº 535-ANTAQ, de 20 de setembro de 2021. Disponível em: <https://juris.antaq.gov.br/index.php/2021/09/22/ac-535-2021/>. Acesso em: 22 abril 2024

CECAFÉ. Conselho dos Exportadores de Café do Brasil - CECAFÉ. In: ANTAQ. Tomada de Subsídios 03/2020/SRG-ANTAQ. Brasília: Processo Nº 50300.010899/2020-14, 2020. p. 40-43. (nº 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 Nº 50300.010899/2020-14, 2020. p. 139- 142. (nº SEI 1198641).

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.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO - <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-16-de-2-de-marco-de-2020-248564145>

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

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>

MARCHIOLI, Rodrigo. In: ANTAQ. Tomada de Subsídios 03/2020/SRG-ANTAQ. Brasília: Processo Nº 50300.010899/2020-14, 2020. p. 13-16. (nº SEI 1198641).

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. Curso de Direito Marítimo: volume III: contratos e processos. Barueri - SP: Manole, 2015.

PORTO DE SANTOS. Conheça a História. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/historia-2/>. Acesso em: 22 abril 2024

ROSSI, Catiani; CASTRO JUNIOR, Oswaldo Agripino de. A natureza jurídica da sobreestadia (demurrage) de contêiner. 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.

STJ https://processo.stj.jus.br/repetitivos/temas_repetitivos/pesquisa.jsp?novaConsulta=true&tipo_pesquisa=T&cod_tema_inicial=1035&cod_tema_final=1035

WINTER, James. A cobrança de demurrage de contêineres na importação por transporte marítimo internacional: o caso brasileiro. 2019. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado Profissional, Escola de Direito de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/8fa46b5a-7c19-4564-a7af-af0b76fab6ec>. Acesso em: 21 abril 2024.

MIGALHAS. <https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-aritimas/400852/contrato-de-transporte-maritimo-x-contrato-de-afretamento>