

# **A Resolução Normativa nº18/2017 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) como quadro jurídico das sobre-estadias de contêiner e a teoria do contrato de fornecimento de contêiner**

**Pierre-Jean Bordahandy\***

*Sumário.* Introdução; Parte I. Os aspectos formais da RN n.º 18/2017 e o contrato de fornecimento de contêiner. A. As competências da Antaq e a *Federal Maritime Commission* (FMC). Conclusão de A. B. A RN n.º 18/2017 da Antaq e o projeto de Código Comercial; Conclusão de B. Conclusão da Parte I. Parte II - Os aspectos substantivos da RN n.º 18/2017 e o contrato de fornecimento de contêiner. A. As definições da RN n.º 18/2017 e o contrato de fornecimento de contêiner. B. Os outros artigos da RN n.º 18/2017 e o contrato de fornecimento de contêiner. Conclusão de B; Conclusão geral. Referências.

## **Introdução**

A frota global de contêineres gira atualmente em torno de 40 milhões de unidades<sup>1</sup> e 701 milhões de contêineres TEUs foram movimentados em portos em todo o mundo.<sup>2</sup> Estes números demonstram que uma parte cada vez mais importante do transporte mundial é realizada através de contêineres.<sup>3</sup> Entretanto, muitos problemas jurídicos causados pela utilização de contêineres não foram solucionados desde sua introdução no início dos anos 70, qualquer que seja o sistema legal.

---

\*Associate Professor na Universidade do Pacífico Sul (USP – Fiji / Vanuatu). Doutor em Direito Privado pela Universidade de Aix-en-Provence (France) e em Direito Marítimo pela Universidade do *Queensland* (Austrália).

<sup>1</sup>Não existem estatísticas oficiais, mas estimativas concordantes. How many Shipping Containers are there in the World? Disponível em: <<http://www.budgetshippingcontainers.co.uk/info/how-many-shipping-containers-are-there-in-the-world/>> Acesso em: 31 março 2018.

<sup>2</sup>UNCTAD Handbook of Statistics 2017. Maritime Transport. p. 1 Fig. 1. Disponível em: <[http://unctad.org/en/PublicationChapters/tdstat42\\_FS15\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationChapters/tdstat42_FS15_en.pdf)> Acesso em: 31 março 2018.

<sup>3</sup>UNCTAD - (Secretariat), Review of Maritime Transport 2017 (UNCTAD/RMT/2017). Disponível em: < [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf)> at P 12 Fig 1.5 & 1.6, ver também p. 22. Acesso em: 31 março 2018.

Uma das dificuldades colocadas pela utilização de contêineres é certamente o problema da sobre-estadia. Esta problemática não é própria ao Brasil. Jurisdições de *common law*<sup>4</sup> tal como de Direito Civil<sup>5</sup> têm se confrontado com essa problemática.

O Brasil, portanto, não parece ser poupado deste problema e, mesmo que seja realmente difícil quantificar o custo total da *demurrage* de contêineres para embarcadores e consignatários brasileiros, podemos considerar muito globalmente que o valor do frete é bem menor do que o da *demurrage*.<sup>6</sup> Tais dados evidenciam a magnitude de problemas como: a) sobre-estadias de contêineres muitas vezes com valores superiores ao do frete ou do próprio contêiner; b) frete bem acima do razoável; e c) inclusão de cláusulas abusivas no *Bill of lading*.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup>Australia - Consumer Trader and Tenancy Tribunal of New South Wales (9 April 2010), DV Kelly Pty Ltd v China Shipping Agency Co Pty Ltd - Austlii- [2010] NSWCTTT 136. Disponível em: <<[www.austlii.edu.au](http://www.austlii.edu.au)>; Australia - CTTNSW (15 April 2011), Ichiban Imports Pty Ltd v China Shipping Australia Agency Pty Ltd - Austlii- [2011] NSWCTTT 153. Disponível em: <<[www.austlii.edu.au](http://www.austlii.edu.au)>. Australia Supreme Court of New South Wales (14 December 2010), China Shipping (Australia) Agency Co Pty Limited v D V Kelly Pty Limited - Austlii - [2010] NSWSC 1556. Disponível em: <<[www.austlii.edu.au](http://www.austlii.edu.au)>.; Australia District Court of New South Wales (29 March 2009), CoscoContêiner Lines Co Ltd and Five Star Shipping & agency Company Pty Ltd v. Unity Int'l Cargo Pty Ltd. United States Court of Appeals (First Circuit) (26 June 2009), TAG/ICIB Services, Inc. v. SEDECO Servicia De Descuento en Compras - Alex Menda - (570 F.3d 60 - No. 08-1625) - AMC - [2009] P. 1968 United States Court of Appeals (Ninth Circuit) (7 August 2001), Yang Ming Marine Transport Corporation v. Oceanbridge Shipping International Inc. - AMC - [2001] P. 2529 United States District Court - Central District of California (30 January 2008), SinotransContêiner Lines Co. Ltd v. North China Cargo Service Inc. &Cyde International Corp. - (2008 U.S. Dist. LEXIS 71751 - Case No: CV 06-7848-SVW (Ex)) - AMC - [2008] P. 1284

<sup>5</sup> Navire Saint-Georges – Sté CGM SUD v. Sté Le Continent - (N° de pourvoi : 99-12852) .Disponível em:<[www.Legifrance.gouv.fr](http://www.Legifrance.gouv.fr)>. Cour d'appel d'Aix-en-Provence (2° Ch.) (15 Février 2007), Navire M/V Matisse Cie d'assurances GALT G/S v. S.A. CMA-CGM- inLe Droit Maritime Français avril 2007 Vol. 59 n° 680 P. 346-357 Obs : Pierre-Jean Bordahandy. Cour de Cass. (Ch. com.) – 7- 07- 2009 (N° 08-17375) Sté TarrosInt.SPA c/ Sté Courtage et Transit International - Le Droit Maritime Français avril 2010 Vol. 64 n° 714 p. 399-414. Obs.: Pierre-Jean Bordahandy.

<sup>6</sup>ROSSET, Rafael Guimarães. *A cobrança de demurrage ou sobre-estadia: aspectos legais*. Disponível em: <http://www.rsilvaeadvogados.com.br/site/?imprensa/mostrar/id/95> . Acesso em: 11 março 2018.

<sup>7</sup>CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. A regulação econômica dos fretes e demurrage de contêiner no transporte marítimo de longo curso no Brasil: usuários à deriva (Parte 1). Disponível em: <http://www.uprj.com.br/A-regulacao-econ%C3%B4mica-dos-fretes-e-demurrage-de-cont%C3%AAainer.html> Acesso em: 14 março 2018.

Nesse contexto, muitas críticas foram feitas para exigir uma regulamentação melhor da sobre-estadia de contêineres no Brasil.<sup>8</sup> É interessante observar que muitas queixas também foram feitas nos Estados Unidos, apesar do fato de que a Comissão Marítima Federal (FMC), cuja função é regular os aspectos econômicos do comércio marítimo nos EUA e, portanto, as sobre-estadias, é frequentemente citada como modelo no Brasil.<sup>9</sup>

Após muita expectativa, portanto, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários adotou a Resolução Normativa nº 18, de 21 de dezembro de 2017<sup>10</sup> que, entre outros objetivos, tem competência para fazer a regulação econômica do setor, incluindo a sobre-estadia de contêiner.

O objetivo deste artigo é, portanto, examinar o impacto potencial dessa norma sobre a prática da sobre-estadia e, mais geralmente, sobre o contrato de fornecimento de contêineres. Esta ampliação do campo de estudo parece apropriada visto que os problemas de sobre-estadia decorrem do contrato de fornecimento de contêineres. Se há regulamentação legal das sobre-estadias, ela existe, sobretudo, através do contrato de fornecimento de contêineres que cria essa obrigação.

---

<sup>8</sup>CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. *A regulação econômica dos fretes e demurrage de contêiner no transporte marítimo de longo curso no Brasil: usuários à deriva*.Ibid Cf. Nota de rodapé 7.

<sup>9</sup>FMC Fact Finding Investigation No. 28 Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time in International Oceanborne Commerce - FMC web site. Disponível em: <[https://www.fmc.gov/assets/1/Documents/FF28\\_ord\\_invst.pdf](https://www.fmc.gov/assets/1/Documents/FF28_ord_invst.pdf)> Acesso em: 28 Março 2018– FEDERAL MARITIME COMISSION. U.S. Container Port Congestion & Related Supply Chain Issues:<[https://www.fmc.gov/assets/1/Page/PortForumReport\\_FINALwebAll.pdf](https://www.fmc.gov/assets/1/Page/PortForumReport_FINALwebAll.pdf)>. Acesso em: 28 março 2018. American Shipper: The detention, demurrage fee conundrum <<https://www.americanshipper.com/main/News/70698.aspx?source=Slider>> Acesso em: 28 Março 2018

<sup>10</sup>RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 18 (21/12/17). Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Diário Oficial da União. Publicado em: 26/12/2017 | Edição: 246 | Seção: 1 | Página: 991-992. Disponível em: < <http://www.impresnacional.gov.br>>. Acesso em: 26 mar. 2018.

Por exemplo, questões como: a prescrição de ações para a cobrança de pagamentos de sobre-estadia, a natureza jurídica e o valor apropriado da sobre-estadia ou, ainda, a jurisdição competente para adjudicar os problemas relacionados ao fornecimento de contêineres, requerem a consideração deste contrato em sua totalidade. Além disso, se teoria geral deve ter, ela só poderá ser a teoria geral do contrato de fornecimento de contêiner. A sobre-estadia de contêineres é apenas uma ação decorrente deste contrato e, conseqüentemente, obedece apenas a um regime, não a uma teoria.

A questão central deste estudo, portanto, concentra-se na determinação do impacto da normativa recente da Antaq<sup>11</sup> no contrato de fornecimento de contêineres.

Com este objetivo, este artigo não visa analisar novamente o contrato de fornecimento de contêiner, visto que esse estudo já foi realizado<sup>12</sup>, tendo como conclusão que o contrato deveria ser analisado como “autônomo e acessório do contrato de transporte”. É notável que, depois de muita hesitação,<sup>13</sup> a Corte de Cassação (Corte Suprema da Ordem Privada Francesa) validou essa qualificação como precedente relevante.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup>Resolução Normativa nº 18, da ANTAQ - Diário Oficial da União. Publicado em: 26/12/2017 | Edição: 246 | Seção: 1 | Página: 991-992. Disponível em: <<http://www.imprensa nacional.gov.br>>. Acesso em: 26 mar. 2018.

<sup>12</sup>BORDAHANDY, Pierre-Jean. “O contrato de fornecimento de contêiner através da sobre-estadia” In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (org.). *Contratos Marítimos e Portuários: Responsabilidade civil*. São Paulo: Aduaneiras, 2015, p. 171-215. ISBN: 978-85-7129-788-3

<sup>13</sup> Cour de Cass. (Ch. Com.) (5 mars 2002), Navire Saint-Georges - Sté CGM SUD v. Sté Le Continent - (N° de pourvoi: 99-12852) <[www.Legifrance.gouv.fr](http://www.Legifrance.gouv.fr)> - em Le Droit Maritime Français Vol. 54 - N° 631 Nov. 2002 - P. 969 - 974 - Note: Marie-Noëlle Raynaud - La semaine Juridique (édition générale) JCP G 2002, IV 1 683 - Bulletin des Transports et de la Logistique n° 2932 - 18 mars 2002 page 203. Cour d'Appel d'Aix-en-Provence (2° Ch.) (15 Février 2007), Navire M/V Matisse Cie d'assurances GALT G/S v. S.A. CMA-CGM- em Le Droit Maritime Français April 2007 Vol. 59 n° 680 P. 346-357 Obs: Pierre-Jean Bordahandy.

<sup>14</sup> Cour de Cass. (Ch. Com.) (22 Novembro 2011), Sté Tarros v. Sté Rhodia, Medi, Hexion - (N° de pourvoi: 10-20426) – em Legifrance <[www.Legifrance.gouv.fr](http://www.Legifrance.gouv.fr)> Cour de Cass. (Ch. Com.) (2 Dezembro 2013), CMA-CGM v. Sté Extraco - (N° de pourvoi: 12-22093) – <[www.Legifrance.gouv.fr](http://www.Legifrance.gouv.fr)> Cour de Cass. (Ch. Com.) (28 Junio 2016), Maersk v. Sté SILF - (N° de pourvoi: 14-25493) – <[www.Legifrance.gouv.fr](http://www.Legifrance.gouv.fr)>

Como acessório do contrato de transporte, o regime do contrato de fornecimento de contêiner é baseado no regime do contrato de transporte. Isto significa que o regime de transporte será aplicado a ambos os contratos de forma igual, e da mesma maneira, e que o contrato de fornecimento de contêiner adquirirá a mesma natureza e atributos que o contrato do qual ele é acessório. Ambos os contratos serão, então, contratos marítimos sujeitos às regras e aos princípios de Direito Marítimo.

Como demonstrado em nosso estudo anterior,<sup>15</sup> essa qualificação "autônoma e acessória" do contrato de fornecimento de contêineres, tem a vantagem de responder harmoniosamente à dualidade de regime do contêiner de transporte. Como equipamento disponibilizado pelo transportador, por um lado e como suporte do contrato de transporte, por outro lado.

No entanto, este capítulo é dedicado ao impacto da RN n.º18/2017, da Antaq, sobre a prática e a teoria do contrato de fornecimento de contêineres em relação às questões de sobre-estadia exclusivamente.

Para este fim, este estudo considerará em uma primeira parte os aspectos formais da RN n.º 18/2017, e seus impactos sob o contrato de fornecimento de contêiner e, em uma segunda parte, analisará os aspectos substantivos da citada norma sobre o contrato de fornecimento de contêiner.

Por um lado, esta estrutura se justifica, dado que vários aspectos formais da RN n. 18/2017 impõem limitações que resultam na redução do impacto da norma sobre a teoria do contrato de fornecimento de contêineres e sua prática. Por outro lado, o escopo das disposições substantivas da citada norma também tem sido limitada por várias razões e, portanto, como analisaremos, seu impacto sobre a teoria geral do contrato de fornecimento de contêineres e sua prática também é limitada.

---

<sup>15</sup>"O contrato de fornecimento de contêiner através da sobre-estadia" Ibid. Veja nota de rodapé 12.

## Parte I. Os aspectos formais da RN n.º18/2017 e o contrato de fornecimento de contêiner

Para serem mais bem evidenciados, os impactos formais das competências da Antaq sobre o contrato de fornecimento de contêiner podem ser comparadas com as competências da *Federal Maritime Commission* (FMC) dos EUA e com o projeto de Código Comercial Brasileiro (PL n. 1572/2011).

### A. As competências da Antaq e da FMC dos EUA

A Antaq depende de suas competências legais e dispõe de uma delegação de Congresso Nacional, atribuída pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.<sup>16</sup> Por conseguinte, a norma da Antaq terá uma capacidade limitada sobre a teoria do contrato de fornecimento de contêineres e sua prática.

Considerando as competências da Antaq, observamos que o seu papel se concentra na regulação econômica do transporte marítimo. O objetivo da Antaq é, portanto, permitir o estabelecimento de um preço de mercado com base no princípio da livre concorrência, desde que se aplique a observância do princípio da modicidade. Deste modo, já se pode considerar que o papel da Antaq não é adotar uma abordagem jurídica junto ao contrato de transporte ou ao contrato para o fornecimento de contêineres ou mesmo para construir um esquema ou teoria legal para esses contratos.

---

<sup>16</sup>Atribuições da ANTT e da ANTAQ: “regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transporte, exercidas por terceiros, com vistas a: “a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de **eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas**; e b) harmonizar, preservado o **interesse público**, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que **configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica**. II - promover estudos aplicados às **definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários** pelos investimentos realizados; IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo **isonomia** no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores; VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas..., conforme disposto na lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997”.

Isso significa que os principais problemas colocados pelo contrato de fornecimento de contêineres com relação às sobre-estadias (i.e. problema da prescrição, das partes à ação, etc.) não podem ser regulados pelas normativas da Antaq. A mesma observação pode ser feita em relação ao papel da FMC dos EUA, tal como referido pelo Professor Osvaldo Agripino de Castro Junior,<sup>17</sup> que também está enfrentando os mesmos problemas mencionados acima com relação ao contrato para o fornecimento de contêineres.<sup>18</sup>

Como mencionado anteriormente,<sup>19</sup> a solução para estes problemas é esclarecer o regime do contrato de fornecimento de contêineres (idealmente autônomo e acessório) através de um trabalho de qualificação jurídica, que deveria ser efetuado de modo uniforme em âmbito nacional, com a contribuição da Antaq para orientar o Poder Judiciário, no caso de judicialização.

Não obstante, a relevância de uma comparação entre o trabalho da Antaq e o trabalho da FMC não pode ser levada adiante, simplesmente pelo fato que o quadro constitucional dos países dessas duas agências é totalmente distinto. De modo que na prática, as respectivas competências de ambas as agências teriam um impacto completamente diferente sobre o contrato de fornecimento de contêiner.

Por exemplo, as questões do comércio internacional e do comércio entre os Estados são exclusivamente da competência federal nos EUA em virtude da cláusula de comércio,<sup>20</sup> e aparentemente a Corte Suprema tendeu a aumentar o escopo da competência jurisdicional federal em sua jurisprudência.<sup>21</sup>

---

<sup>17</sup>CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. A regulação econômica dos fretes e *demurrage* de contêiner no transporte marítimo de longo curso no Brasil: usuários à deriva (Parte 2). em [http://www.uprj.com.br/A-regulacao-econ%C3%B4mica-dos-fretes-e-demurrage-de-contêiner2.html](http://www.uprj.com.br/A-regulacao-econ%C3%B4mica-dos-fretes-e-demurrage-de-cont%C3%AC3%82iner2.html) Acesso em: 20 março 2018.

<sup>18</sup> FMC Fact Finding Investigation No. 28 Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time – FMC U.S. Container Port Congestion & Related Supply Chain Issues Ibid Nota de rodapé n°9.

<sup>19</sup>“O contrato de fornecimento de contêiner através da sobre-estadia” In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (org.) Contratos Marítimo e Portuários: Responsabilidade civil. São Paulo: Aduaneiras, 2015. ISBN: 978-85-7129-788-3

<sup>20</sup>A.M. Weisburd, State Courts, Federal Courts, & International Cases, 20 Yale J. Int'l L.(1995).<<http://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1655&context=yjil>>

<sup>21</sup>Thomas Reed Powell - Supreme Court Decisions on the Commerce Clause and State Police Power1910-1914, Columbia Law Review Vol. 21, No. 8 (Dec., 1921), pp. 737-756. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/1112451>>

Isso tem como consequência que o litígio relativo aos contêineres é geralmente reconduzido às jurisdições federais. Por razões históricas, o oposto é verdadeiro no direito brasileiro,<sup>22</sup> o que leva contencioso sobre o contrato de fornecimento de contêineres e as questões de sobre-estadias a serem extremamente heterogêneos, mesmo se, eventualmente, o Superior Tribunal de Justiça uniformizar esta jurisprudência.

Outro ponto de distinção entre a Antaq e a FMC (que milita contra uma comparação entre elas) repousa sobre a função das duas instituições em relação às sobre-estadias. A FMC exige que os preços de sobre-estadias sejam nela registrados por transportadores marítimos e agentes intermediários (NVOCC etc.),<sup>23</sup> enquanto a Antaq exige que esses preços sejam “*disponibilizados até a confirmação da reserva de praça ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do conhecimento de carga - BL.*”<sup>24</sup>

Os dois funcionamentos são claramente distintos e pode-se argumentar que a publicação da sobre-estadia na FMC deveria ter o efeito de validar oficialmente esse preço, reduzindo as possibilidades de qualificar a cláusula de sobre-estadia como uma “*cláusula penal*” como discutido abaixo.<sup>25</sup>

---

<sup>22</sup>A Constituição Federal de 1988 assim dispõe: “Art. 125. Os Estados organizarão sua Justiça, observados os princípios estabelecidos nesta Constituição. § 1º - A competência dos tribunais será definida na Constituição do Estado, sendo a lei de organização judiciária de iniciativa do Tribunal de Justiça.” Por sua vez, a título exemplificativo, o Código de Organização Judiciária do Estado do Rio de Janeiro, assim dispõe: “Art. 91 - Compete aos Juízes de Direito, especialmente em matéria de falências e concordatas: I - processar e julgar: (...) g) as causas relativas a Direito Marítimo, especialmente nas ações: a. que envolverem indenização por falta, extravio, ou avarias, inclusive às relativas a sub-rogações; b. relativas à apreensão de embarcações; c. ratificações de protesto formado a bordo; d. relativas à vistoria de cargas; e relativas à cobrança de frete e sobrestadia.”

<sup>23</sup> Thorne Bledsoe McCallister (1994), 'The filed rate doctrine under the interstate commerce act and the shipping acts' in Tulane Maritime Law Journal 19 [Winter, 1994] 81 – Footnote 7 “49 U.S.C. 10101-11917 (1988 & Supp. IV 1992) (amended 1993). Section 10541 of the ICA gives the Interstate Commerce Commission (ICC) jurisdiction over water common carriers. 49 U.S.C. 10541.” - Federal Maritime Commission at <[www.fmc.gov/questions/](http://www.fmc.gov/questions/)> “Any assessorial charge that will be added to the basic ocean freight rate must be listed individually. If there are other rules or charges that may otherwise affect the shipment under certain circumstances (e.g., minimum quantity rules, quantity discounts, or demurrage) the tariff should also indicate them”

<sup>24</sup>Artigo 19 - Resolução Normativa nº 18, da ANTAQ - Diário Oficial da União. Publicado em: 26/12/2017 | Edição: 246 | Seção: 1 | Página: 991-992. Disponível em: <<http://www.imprensa nacional.gov.br>>. Acesso em: 26 mar. 2018.

<sup>25</sup>Veja paginas 18&19.



## Conclusão de A.

Deve concluir-se que, devido às suas competências, a Antaq dispõe, portanto, de pouco poder para criar um quadro jurídico para o contrato de fornecimento de contêineres, uma vez que ela dispõe essencialmente de uma competência econômica e que o contencioso do contêiner é atribuído aos Tribunais dos Estados. Algumas opiniões estão surgindo para indicar que isto ocorre porque a Antaq não exerce o seu poder adjudicatório como deveria.

Sobre esse tema, cabe a sugestão de Osvaldo Agripino de Castro Junior, ao fazer a análise comparativa da Antaq e da FMC, com uma proposta para melhorar a segurança jurídica no setor regulado pela agência.<sup>26</sup>

No entanto, posto que as agências reguladoras possuem diversas competências,<sup>27</sup> juntamente com a confusão de poderes que poderia ocorrer; é permissível pensar que talvez seja do interesse de todos que o contencioso do fornecimento de contêiner não seja submetido integralmente a esta agência.

A ideia de adjudicação exclusiva da Antaq pode criar uma expectativa de homogeneização do contencioso de contêineres. No entanto, tal solução tem como premissa a separação do contencioso da sobre-estadia dos contêineres do contencioso dos danos às mercadorias. Assim, ao separar as jurisdições, o elo que une as soluções será obviamente rompido. Além disso, a RN n. °18/2017 da Antaq pode ser criticada por não ter especificado ao menos alguns pontos formais do regime de sobre-estadias de contêineres.<sup>28</sup>

Nesta perspectiva, é relevante examinar agora se o projeto de Código Comercial pretende abordar esses pontos, pois, deveria competir ao próprio legislador assumir sua responsabilidade tendo em conta a complexidade da ordem constitucional dos tribunais e agências reguladoras no Brasil.

---

<sup>26</sup>CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. *Direito Regulatório e Inovação nos Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil*. Prefácio Prof. Ashley Brown – Harvard University. Florianópolis: Conceito, 2009, p. 386. Criar um centro de resolução de disputas que julgue de forma célere os casos envolvendo a interpretação ou aplicação de normas e decisões da Antaq. Esse centro deve dispor de um procedimento rápido (*fast track*) para dúvidas interpretativas.

<sup>27</sup>a) administrativas (ex. poder de polícia); b) poder normativo (ex. prerrogativa de editar atos normativos); e c) judicantes (ex. atribuição para resolver conflitos)

<sup>28</sup>Em particular em relação à prescrição da cobrança, natureza legal da sobre-estadia, qualidade das pessoas que têm capacidade de cobrar a sobre-estadia etc.

## B. As competências da Antaq e o projeto de Código Comercial

O projeto do Código Comercial,<sup>29</sup> por sua vez, fornece indicações precisas e importantes sobre o regime de *sobre-estadia* e, conseqüentemente, sobre a teoria do contrato para o fornecimento de contêineres. A título de exemplo, o projeto indica no *Artigo 96, inciso II, alínea j*,<sup>30</sup> que a prescrição de um ano aplica-se às ações: “*de cobrança de sobre-estadias de contêineres, a contar do dia da devolução da unidade ou do momento em que for considerada perdida.*”

Também deve ser notado que a provisão precedente aplica o mesmo tempo limite à ação para a cobrança do frete do transporte e à sobre-estadia do navio. Tal similaridade de prazos de cobrança só pode ser aprovada, conferindo a essas ações uma natureza semelhante e contribuindo, por um lado, para o desenvolvimento coerente de um regime jurídico de sobre-estadia em geral e, por outro lado, do contrato de fornecimento de contêineres em particular.

Ademais, e como já observamos, essas disposições sobre o regime de sobre-estadia e o contrato de fornecimento de contêineres estão totalmente no âmbito do legislador.

É igualmente importante entender que esse prazo de um ano de prescrição da ação protege os interesses do embarcador, do consignatário, do endossatário e do portador do conhecimento de carga – BL, porque obriga o transportador marítimo ou o proprietário do contêiner a atuar com maior diligência.

---

<sup>29</sup>Câmara dos Deputados - Apresentação da Complementação de Voto, CVO 3 PL157211, pelo Dep. Paes Landim - Comissão Especial Destinada a Proferir Parecer ao Projeto de Lei nº 1.572, de 2011, do Sr. Vicente Candido, Que “Institui o Código Comercial” - Projeto De Lei nº 1.572, de 2011. Disponível em: <[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1476929&filename=Tramitacao-PL+1572/2011](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1476929&filename=Tramitacao-PL+1572/2011)> Acesso em: 30/03/2018

<sup>30</sup>Projeto de Lei nº 1.572, “**Capítulo II – Da prescrição e decadência - Art. 96.** Prescreve: **II** – em um ano, a pretensão: **i)** de cobrança de frete, estadias e sobre-estadias de embarcações, a contar do dia da entrega da carga, se outra não for a prescrição decorrente da natureza do título; **j)** de cobrança de sobre-estadias de contêineres, a contar do dia da devolução da unidade ou do momento em que for considerada perdida,”

Contudo, a análise positiva dessas disposições do projeto de Código Comercial deve ser moderada por algumas observações.

Em primeiro lugar, o início do prazo de prescrição para a ação de cobrança da sobre-estadia do contêiner é a data de devolução do contêiner ou a data em que foi considerado perdido. Este início é diferente do princípio da ação para frete e sobre-estadia do navio, mas também do início para a ação por dano à carga do contrato de transporte.

Isso deixa a entender que o projeto de Código Comercial brasileiro não parece considerar o contrato de fornecimento de contêineres como "acessório" do contrato de transporte, desde que o início das duas ações seja diferente. Isso é lamentável porque um alinhamento dos regimes dos dois contratos que participam da mesma operação seria altamente conveniente.

Em segundo lugar, tendo em conta que o regime dos dois contratos (transporte e fornecimento de contêineres) não aparenta estar alinhado, também é deplorável notar que o projeto de Código Comercial não parece estabelecer regras claras para exigir as sobre-estadias, contra quem e quem pode reclamar e frente a qual tribunal é possível requisitar.

Por conseguinte, em nosso ponto de vista, seria desejável que o contrato de fornecimento de contêiner fosse considerado "acessório" do contrato de transporte, o que permitiria ao primeiro de adotar o regime do segundo. Foi exatamente o que fez a Corte de Cassação francesa nas decisões mencionadas acima.<sup>31</sup>

Isso apresentaria a vantagem, por exemplo, de harmonizar a prescrição da ação de sobre-estadias e a ação por danos à carga do contrato de transporte (um ano após o término do transporte). Da mesma forma, os tribunais competentes seriam os mesmos que para os procedimentos do contrato de transporte. Em resumo, a qualificação de "acessório" tem o efeito de responder às questões de forma e processuais que podem surgir na execução do contrato de fornecimento de contêineres do qual as sobre-estadias decorrem.

---

<sup>31</sup>Ibid nota de rodapé N°14. Cour de Cass. (Ch. Com.) (22 Novembro 2011), Sté Tarros v. Sté Rhodia, Medi, Hexion - (N° de pourvoi: 10-20426); Cour de Cass. (Ch. Com.) (2 Dezembro 2013), CMA-CGM v. Sté Extraco - (N° de pourvoi: 12-22093) – Cour de Cass. (Ch. Com.) (28 Junio 2016), Maersk v. Sté SILF - (N° de pourvoi: 14-25493) – <[www.Legifrance.gouv.fr](http://www.Legifrance.gouv.fr)>

## Conclusão de B

De acordo com a análise efetuada acima, pode-se afirmar que o projeto de Código Comercial dispõe não somente de provisões que esclarecem o quadro formal e processual em que as ações em cobrança de sobre-estadia deveriam ser feitas, mas pode também ajudar a destacar uma teoria jurídica mais coerente do contrato para fornecimento de contêineres.

No entanto, se pode expressar a opinião de que os redatores do projeto de Código Comercial deveriam ser aconselhados a considerar a possibilidade de qualificar o contrato de fornecimento de contêineres como “autônomo e acessório” ao contrato de transporte.

## Conclusão da Parte I

A análise desenvolvida acima mostra que, se a RN n.º 18/2017 não contribui significativamente para evidenciar uma teoria do contrato de fornecimento de contêineres em termos de direito processual, ela cumpre a sua função de regulação econômica, que pode explicar esta situação.

Por outro lado, o projeto do Código Comercial cumpre seu papel quando promulga provisões que possam ter um impacto sobre a teoria do contrato de fornecimento de contêiner. Os artigos redigidos até o presente momento parecem ir no bom sentido, embora se possa pensar que seria oportuno considerar uma abordagem mais global e teórica do contrato de fornecimento de contêineres.

Resta saber se as observações das disposições elaboradas na análise desenvolvida nesta primeira parte são confirmadas pela observação das disposições substantivas realizadas na seção seguinte sobre a norma da Antaq e o projeto de Código Comercial.

## Parte II. Os aspectos substantivos da RN n°18/2017 e o contrato de fornecimento de contêiner

A análise desenvolvida a seguir considerará em primeiro lugar as definições dadas somente pela RN n.º 18/2017, antes de examinar, em uma segunda etapa, as outras disposições substantivas tanto desta norma como do projeto de Código Comercial.

### A. As definições da RN n° 18/2017 e o contrato de fornecimento de contêiner

Mesmo que a grafia utilizada para designar as sobre-estadias não seja sempre a mesma, existem várias referências ao termo "sobre-estadia" na legislação brasileira, porém, os textos antigos se preocupam principalmente com as sobre-estadias de embarcações.<sup>32</sup> A mesma observação pode ser feita em relação à conceituação das sobre-estadias pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) como “o pagamento feito ao dono do navio pelo operador portuário pelo atraso no embarque da carga”.<sup>33</sup>

Nesse estágio, portanto, não há ou não houve conceituação adequada de sobre-estadia de contêiner. A Resolução Normativa n° 18, de 21 de dezembro de 2017 da Antaq, preenche esse vazio e a sobre-estadia de contêiner é conceituada como o “valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassam o prazo acordado de livre estadia do contêiner para o embarque ou para sua devolução.”<sup>34</sup>

---

<sup>32</sup>Lei 556, de 25 de junho de 1850) em seu artigo 567.

<sup>33</sup>Conselho Administrativo de Defesa Econômica. *Ato de concentração n. 0812.000640/2000-09*. v. 13, p. 28. Disponível em: [https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md\\_pesq\\_documento\\_consulta\\_externa.php?xgSjHD3TI7Rh0CrGYtJb0A1Onc6JnUmZgGFW0zP7uM8HRFX2vYP22g4m-Qjnudlb2j-](https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?xgSjHD3TI7Rh0CrGYtJb0A1Onc6JnUmZgGFW0zP7uM8HRFX2vYP22g4m-Qjnudlb2j-kXqigNqmngLrBLGIZMaiQbPWicaZV3QuFm4e0FXmmBvoO7robEuFoc4jZT5W)

kXqigNqmngLrBLGIZMaiQbPWicaZV3QuFm4e0FXmmBvoO7robEuFoc4jZT5W  
Acesso em: 30 mar. 2018.

<sup>34</sup>Resolução Normativa n° 18, da ANTAQ - Diário Oficial da União. Ibid Nota de rodapé n°11. Artigo. 2º, XX.

Para se tornar completa, esta definição deve ser lida conjuntamente com a definição sobre a “livre estadia” do contêiner: “*prazo acordado, livre de cobrança, **para o uso do contêiner**, conforme o contrato de transporte, conhecimento de carga ou BL, confirmação da reserva de praça (booking confirmation), ou qualquer outro meio disponibilizado pelo transportador marítimo.*”<sup>35</sup>

Mesmo que o texto do artigo 2º, inciso XX não o especifique mas fazendo referência ao inciso XIX do mesmo artigo, pode-se presumir que a sobre-estadia de contêiner é o valor que compensa somente pelo uso do contêiner e não por qualquer outro custo logístico, como preços e tarifas portuárias, taxas de estacionamento, comissão de agenciamento de transporte pela gestão das sobre-estadias, etc.

Consequentemente, esta definição representa, sem dúvida, um avanço muito importante não somente na prática jurídica dos contêineres de transporte, mas também no direito aplicável às sobre-estadias de contêineres e, dessa forma, à teoria do contrato de fornecimento de contêineres.

No entanto, se a definição da sobre-estadia de contêiner na RN n.º18/2017 é clara em relação às pessoas para as quais as sobre-estadias são devidas, ela não especifica por quem elas são devidas. Pode-se considerar que essa lacuna será preenchida pelo projeto do Código Comercial.<sup>36</sup>

O único problema que parece existir nesta definição decorre da referência ao “*agente transitário*” como parte a quem pode ser devido o pagamento da sobre-estadia. Isso pode parecer estranho, pois o representante do transportador marítimo é o “*agente marítimo*”, e não o “*agente transitário*”.<sup>37</sup> A consequência disto é que o “*agente marítimo*” não terá legitimidade para cobrar sobre-estadia. Inversamente, o poder de cobrar sobre-estadia atribuído ao “*agente transitário*” parece inadequado porque o “*agente transitário*” é agente do embarcador do consignatário.

---

<sup>35</sup>Resolução Normativa nº 18, da ANTAQ - Diário Oficial da União. Ibid Nota de rodapé nº11. Artigo. 2º, XIX.

<sup>36</sup>Projeto de Lei nº 1.572, de 2011, Ibid Artigo 639 §2. “*A responsabilidade pelo pagamento dos valores devidos em decorrência da sobre-estadia de unidades de carga recai exclusivamente **sobre aquele que a reteve em sua posse para além do prazo estabelecido e do eventual garantidor da obrigação.***”

<sup>37</sup>RN nº 18 - Diário Oficial da União. Ibid Nota de rodapé nº11. Artigo. 2º, II a) & c).

Lamentamos também que a RN nº 18/2017 da Antaq não forneça uma conceituação jurídica do contêiner de transporte marítimo. Por sua vez, o projeto de Código Comercial utiliza o termo "*unidade de carga*",<sup>38</sup> já empregado na Lei n. 9611/1998 de transporte multimodal.<sup>39</sup>

Argumenta-se que esse termo não tem nenhum efeito jurídico geral simplesmente porque não se trata de um conceito legal bem definido como sendo parte do navio ou do meio de transporte, mesmo que, segundo a Lei n. 9611/1998 a "unidade de carga", seus acessórios e equipamentos não constituam embalagem.<sup>40</sup>

Consequentemente, mais cedo ou mais tarde, surgirá a questão de saber se a "unidade de carga" será considerada como uma parte do navio ou de um meio de transporte, tanto do ponto de vista do Direito Aduaneiro (impostos de importação), quanto em relação à duração do transporte etc.

Todavia, é perfeitamente possível que a legislação brasileira, seguindo certos textos internacionais,<sup>41</sup> tenha criado uma nova categoria "*sui generis*" de bens. Na prática, entretanto, o tratamento jurídico dessas "*unidades de carga*" será feito em referência às categorias já existentes. Dado que a Lei n. 9.611/1998 não aplica o conceito de "embalagem" para a unidade de carga e estabelece claramente o trânsito livre da mesma, podemos afirmar que esse funcionamento se aproxima mais do regime de meios de transporte como no contexto do transporte sob a caderneta TIR.<sup>42</sup>

---

<sup>38</sup>Projeto de Lei nº 1.572, de 2011, Ibid Artigo 639 §1 fala de "*unidad de carga*"

<sup>39</sup>Lei n. 9611/1998, lei do transporte multimodal. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19611.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19611.htm)> Acesso em: 10 Abril 2018

<sup>40</sup>Lei n. 9611/1998, lei do transporte multimodal, **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. **Art. 25**. A unidade de carga deve satisfazer aos requisitos técnicos e de segurança exigidos pelas convenções internacionais reconhecidas pelo Brasil e pelas normas legais e regulamentares nacionais. **Art. 26**. É livre a entrada e saída, no País, de unidade de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico.

<sup>41</sup>IMO (1972). Safe Container Convention. - entrada em vigor 6 Dezembro 1975 - Nações Unidas, Tratados, vol. 988, nº 14449, p. 75.

<sup>42</sup> UNECE - Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets. Nações Unidas, Tratados, vol. 1079, no 16510, p. 146. & vol. 348, nº 4996, p. 13, vol. 481, p. 599.

Apesar de que tal esforço de conceituação jurídica possa parecer prosaico ou supérfluo, existem reais problemas legais associados a essa insuficiência de definição. Posto que, para os danos sofridos durante o transporte, o direito de transporte aplica uma limitação por pacote, a conceituação do contêiner como “pacote”, parte do navio ou do meio de transporte, terá um impacto direto na indenização da parte lesada.

Tome-se como exemplo uma decisão da Corte Federal da Austrália que considerou um contêiner como a embalagem legal de mercadorias.<sup>43</sup> A jurisprudência norte-americana também apresenta muitas hesitações quanto à conceituação do contêiner de transporte.<sup>44</sup> Infelizmente situações similares podem ser observadas na jurisprudência brasileira apesar da Lei n. 9.611/1998, comprovando então a existência de um problema de conceituação do contêiner.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup> Australia Federal Court (13/06/ 2003), El Greco Pty Ltd v Mediterranean Shipping Co - Australian Federal Court Website at <<http://www.fedcourt.gov.au/>> - [[2003] FCA 588]

<sup>44</sup> United States District Court - Southern District of Florida (Miami Division) (June 25, 1970), Inter-American Foods Inc. v. Coordinated Caribbean Transport Inc. - [313 F. Supp. 1334; 1970 U.S. Dist. LEXIS 11179] - United States District Court - Eastern District of New-York (5 June 1970), The Mormaclynx - Leather's Best Inc v S/S Mormaclynx and Moore-McCormack Lines Inc., Tidewater Terminals and Universal Terminal and Stevedoring - American Maritime Cases [1970] P.1310 [313 F. Supp. 1373 (1970) - [1970] 1 Lloyd's Rep 527] - United States District Court - District of Puerto Rico (November 9, 1972), Rose Lucchese v. Malabe Shipping Co. Inc. - American Maritime Cases [1973] P.979 - United States Court of Appeals (Second Circuit) (13 August 1973), The Kulmerland - Royal Typewriter Co, Division Litton Business Systems Inc v MV "Kulmerland" and Hamburg-Amerika Linie - American Maritime Cases [1973] P.1784 [483 F.2d 645 (2 Cir. 1973) - [1973] 2 Lloyd's Rep 428] - United States District Court - Western district of Washington (April 30, 1976), The Aegis Spirit - Matsushita Electric Corp. v. S.S. Aegis Spirit - American Maritime Cases [1976] P.779 [ 414 F. Supp. 894; 1976 U.S. Dist. LEXIS 15330 [1977] 1 Lloyd's Law Reports 93] - United States Court of Appeals (Second Circuit) (January 16, 1981), Mitsui & Co. Ltd. v. American Export Lines Inc. - American Maritime Cases [1981] P. 331 [636 F.2d 807(2 Cir. 1981); 1981 U.S. App. LEXIS 20929] - United States Court of Appeals (Eleventh Circuit) (July 16, 1985), Hayes-Leger Associates, Inc. v. M/V Oriental Knight - American Maritime Cases [1986] 1724 [765 F.2d 1076; 1985 U.S. App. LEXIS 20307] - United States Court of Appeals (Second Circuit) (April 3, 1985), Binladen BSB Landscaping v. M.V. "Nedlloyd Rotterdam" - American Maritime Cases [1985] P. 2113 [759 F.2d 1006; 1985 U.S. App. LEXIS 30347] - United States Court of Appeals (Fourth Circuit) (May 18, 1993), The MV Oliva - Universal Leaf Tobacco Company Inc. v. Companhia de Navegacao Maritima Netumar - American Maritime Cases [1993] 2439 [993 F.2d 414; 1993 U.S. App. LEXIS 11436]

<sup>45</sup>STJ, REsp 678.100 SP Rel. Min. Castro Filho, j. 04.08.2005, 3ª Turma, p. 05.09.2005.



Por fim, é lamentável constatar que nem a RN nº18/2017 da Antaq, e tampouco o projeto de Código Comercial definam claramente a natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres.

Em termos absolutos, as sobre-estadias (seja de navio ou de contêiner) só podem ter uma das seguintes três naturezas jurídicas: i) cláusula penal, ii) indenização pré-fixada ou iii) excesso de frete contratualmente acordado.

Em direito francês as sobre-estadias têm natureza de excesso de frete,<sup>46</sup> que isenta a parte lesada de demonstrar o dano. As sobre-estadias têm a mesma natureza jurídica que o frete e são simplesmente uma outra obrigação contratual que confere os mesmos privilégios aos credícios do frete.<sup>47</sup>

É importante notar que, em direito francês não será possível invocar a qualificação do artigo "cláusula penal".<sup>48</sup> Isso é porque sendo excesso de frete tendo a mesma natureza, as sobre-estadias não têm como função punir a outra parte. Por isso não é uma penalidade contratual, o que significa que o artigo 1231-4 não pode ser aplicado. Este ponto é notável porque o artigo 1231-5 sobre as "cláusulas penais" poderia ter aberto uma possibilidade para a limitação ou o reajuste judicial do valor das sobre-estadias.

Inversamente, se a natureza jurídica da *demurrage* é de dano, a ocorrência de uma quebra contratual (*breach*) e das lesões (*damage*) deveria, logicamente, ser demonstrada.

---

<sup>46</sup> Article 11 "Décret sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes"; [66-1078] - 31 décembre 1966. Disponível em : <[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)> Veja R. Rodière - E du Pontavice, Droit Maritime - Précis Droit Privé (12° ed. 1997) - Dalloz at nº309 & 315. Veja 'Exploitation du Navire' in Jurisclasseur commercial [Fascicule 1221 nº 74] P.16. Veja Pierre Bonassies - Christian Scapel Droit Maritime 2.Ed. (210), LGDJ. P.547

<sup>47</sup> Rodière, Droit Maritime, 9.ed, 1982, p. 303.

<sup>48</sup> Artigo 1231-5 (anteriormente 1152) do Código Civil. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr>> . Acesso em: 13-04-2018. "*Lorsque le contrat stipule que celui qui manquera de l'exécuter paiera une certaine somme à titre de dommages et intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre. Néanmoins, le juge peut, même d'office, modérer ou augmenter la pénalité ainsi convenue si elle est manifestement excessive ou dérisoire...Lorsque l'engagement a été exécuté en partie, la pénalité convenue peut être diminuée par le juge, même d'office, à proportion de l'intérêt que l'exécution partielle a procuré au créancier, sans préjudice de l'application de l'alinéa précédent. Toute stipulation contraire aux deux alinéas précédents est réputée non écrite. Sauf inexécution définitive, la pénalité n'est encourue que lorsque le débiteur est mis en demeure* ».

No entanto, o direito inglês, que considera a demurrage como uma quebra de contrato,<sup>49</sup> prevê que a indenização seja pré-fixada (*liquidated damages*), ou seja, que não é necessário avaliar ou demonstrar os danos.<sup>50</sup>

Ademais, o direito inglês prevê a possibilidade de considerar este tipo de cláusula de *demurrage* como "*penalty clause*". Elas podem ser qualificadas assim, em certos casos, quando um tribunal considera que a cláusula equivale, em determinadas circunstâncias, a um abuso de direito através do qual uma parte organiza algum tipo de justiça privada.

Ao contrário da lei francesa, como vimos, por um lado, e da lei norte-americana e brasileira, como veremos, por outro lado; para quem a qualificação de "*cláusula penal*" não implica sua ilegalidade; na lei inglesa (e australiana) a qualificação de "*Penalty Clause*" implica a inaplicabilidade de tais cláusulas.

Como observou o professor Hugo Tiberg em seu livro, o direito norte-americano é mais ambíguo porque mesmo que as últimas decisões dos tribunais demonstraram uma clara preferência pela abordagem das *demurrage* como indenização pré-fixada, declarações contraditórias ainda sejam encontradas em que elas são tratadas como sendo "frete estendido" para o qual uma lesão deve ser estabelecida,<sup>51</sup> ou como "*cláusula penal*".<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup>Hugo Tiberg - *Law of demurrage* - British Shipping Laws (4° ed. - 1995) - Sweet and Maxwell London at P. 174 – 174 referring for US law to United States Court of Appeals (Second Circuit) (14 August 1984), Ocean Transport Line Inc. v. American Philippine Fiber Industries Inc. & Chemtex Fibers Inc. - (743 F.2d 85; 1984 U.S. App. LEXIS 19565) - American Maritime Cases - [1985] P. 741 which is a case about container demurrage and for English law to House of Lords (29 July 1987), President of India v. Lips Maritime Corporation, (The "Lips") - Lloyd's Law Reports - Vol. 2 [1987] P.311 at 315. Held: "It is essential to the decision of that question to have in mind the legal nature of demurrage: both what it is and what it is not. .... It is a liability in damages to which a charterer becomes subject because, by detaining the chartered ship beyond the stipulated lay days, he is in breach of his contract."

<sup>50</sup>Hugo Tiberg *Law of demurrage* - British Shipping Laws (4° ed. - 1995) - Sweet and Maxwell London at P. 522 – 523. Referring to amongst other to House of Lords (29 July 1987), President of India v. Lips Maritime Corporation, (The "Lips") Ibid Held "Most, if not all, voyage charters contain a demurrage clause, which prescribes a daily rate at which the damages for such detention are to be quantified. The effect of such a claim is to liquidate the damages payable: it does not alter the nature of the charterer's liability, which is and remains a liability for damages, albeit liquidated damages."

<sup>51</sup>United States District Court - Northern Districts of California (14 November 1974), *The Giovanni D'amico - D'amico Mediterranean Pacific Line v. Proctor and Gamble Manufacturing* (ND Cal. 1974; [1975] 1 Loyd's Rep. 203) - AMC 1975 P. 98.

<sup>52</sup>Hugo Tiberg, 5ª. Ed., 2013, p. 513-514 & P. 523 nota de rodapé nº13.

Em relação à *demurrage* de contêineres, os tribunais dos EUA pareciam inicialmente considerá-las como tendo a natureza de frete,<sup>53</sup> porém eles também estabeleceram uma relação direta entre *demurrage* de contêiner e sobre-estadia de navio e insistiram para que as Cortes de Almirantado (*Admiralty Courts*), uma jurisdição federal, tivessem competência para julgar esses tipos de questões.<sup>54</sup>

As *demurrage* de contêiner têm sido consideradas pelos tribunais norte-americanos como tendo alternadamente natureza de danos,<sup>55</sup> de frete (como as sobre-estadias de navio) e,<sup>56</sup> ultimamente como cláusula penal por dano demonstrado,<sup>57</sup> e como frete (sem necessidade de demonstrar uma lesão).<sup>58</sup>

A jurisprudência norte-americana é, portanto, extremamente dissonante no que diz respeito à natureza jurídica da *demurrage* de contêineres e nem sempre parece seguir a lógica da classificação da natureza jurídica como frete, uma vez que busca uma demonstração completa do dano.

Contudo, pode-se questionar se a registoção da taxa de *demurrage* de contêiner (como o frete em transporte regular) com à FMC, terá um impacto sobre a natureza jurídica dessas duas compensações.

---

<sup>53</sup> District of Puerto Rico (30 October 1973), *Gulf Puerto Rico Lines, Inc. v. Associated Food Co.* Ibid Held “**demurrage was a continuation of freight within the admiralty and maritime jurisdiction of the court**”.

<sup>54</sup> Jean F. Rydstrom (1976 updated in 2003), 'Admiralty Jurisdiction in matters of contract' in American Law Reports Federal Vol. 29 P. 325 at n°12 Demurrage. “...so that there is no reason why the courts should not treat trailer demurrage as they have treated wharf or vessel demurrage.” And “The court concluded that in light of the traditional doctrine relating to demurrage, demurrage accrued on trailers even though they had been pulled out of the pier facilities and were probably enjoying free time, or were laid accruing demurrage, at the consignee's premises, and that this should be **considered extended ocean freight charges** of which the court had jurisdiction as an admiralty and maritime claim pursuant to § 28 U.S.C.A. 1333.”

<sup>55</sup> United States Court of Appeals (Second Circuit) (14 August 1984), *Ocean Transport Line Inc. v. American Philippine Fiber Industries Inc. & Chemtex Fibers Inc.* Ibid.

<sup>56</sup> United States Court of Appeals (5<sup>th</sup> C.) (19 June 2000), *TAG/ICIB Services v. Pan American Grain* (215 F.3d 172; 2000 U.S. App. Lexis 14329) - AMC - [2000] P. 2242.

<sup>57</sup> United States District Court - Southern District of Texas (Houston Division) (30 May 2001), *MSC S.A. Geneva v. Royale Gulf Shipping Co. Inc.* - AMC - [2002] P. 2562.

<sup>58</sup> United States Court of Appeals (Ninth Circuit) (7 August 2001), *Yang Ming Marine Transport Corporation v. Oceanbridge Shipping International*- AMC - [2001] P. 2529.

Infelizmente, a situação no Brasil, com respeito à natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner, é ainda mais complicada. Isso é porque parece existir a mesma ambiguidade ou confusão que existe no direito norte-americano onde coexistem três conceitos de sobre-estadia.

Por um lado, a jurisprudência e a doutrina brasileira parecem aceitar amplamente a natureza jurídica da cobrança de sobre-estadia como indenização pré-fixada.<sup>59</sup> No entanto, esse raciocínio pode ser contrastado com o argumento de que há muita inconsistência em considerar que a compensação por danos pode ser feita antes que seja realizada as lesões. Assim, parece difícil conciliar a natureza jurídica de indenização pré-fixada e o art. 944 do Código Civil Brasileiro que parece exigir que a indenização mede-se pela extensão do dano.<sup>60</sup>

Por outro lado, a interpretação das sobre-estadias como “*cláusula penal*”, que se baseia nos artigos 408 a 416 do Código Civil, tem a consequência de dar-lhes uma natureza de:

*“Pena convencional, pacto acessório pelo qual as partes de um contrato fixam, de antemão, o valor das perdas e danos que por acaso se verificarem em consequência da inexecução culposa de obrigação.(...) Sua função é pré-liquidar danos.”*<sup>61</sup>

No entanto, é duvidoso que essa interpretação seja aplicável à sobre-estadia de contêineres no sentido de que eles não pretendem “punir” ou “castigar” a outra parte, mas obter uma compensação pelo atraso.

Além disso, pode também argumentar-se que as sobre-estadias não são um “*pacto acessório*” da obrigação principal, entendida como o frete de transporte, mas a obrigação principal do contrato de fornecimento de contêiner, que aqui se encontra em seu caráter autônomo do contrato de transporte.

---

<sup>59</sup>BRASIL. STJ, Informativo nº 0579, REsp 1.286.209/SP, Rel. Min. João Otávio de Noronha, J. 08.03.2016,DJe 14.03.2016. Direito civil. Sobre-estadia (demurrage) no caso de apreensão de contêiner pela alfândega.Brasília: STJ.

<sup>60</sup>Ronaldo Manzo Qual é a Natureza Jurídica do Demurrage? - Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário Ano IV – Nº 21 – Jul-Ago 2014 ISSN 2236-5338 P. 93-100 Disponível em: <[http://www.bdr.sintese.com/AnexosPDF/RDM%2021\\_miolo.pdf](http://www.bdr.sintese.com/AnexosPDF/RDM%2021_miolo.pdf)> Acesso em 16/04/2018

<sup>61</sup> GOMES, Orlando. **Obrigações**, 8ª. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 1986, p. 189.

Para acabar com a análise da “cláusula penal” e possível notar também que, em teoria o pelo menos em relação a sobre-estadia de navio, ele pode ser aumentada pela “sobre-sobrestadia” ou “contra-sobre-estadia” e que ao final o navio pode ser declarado como detido. Isso nos parece questionar a interpretação da demurrage como uma cláusula penal no sentido de que surge a questão de quais são as outras duas taxas, que são mais eficazes na punição do “afretado / utilizador” de contêineres.

A qualificação de "autônomo e acessório" do contrato do fornecimento de contêiner tendo o caráter “acessório” do contrato de transporte apenas em relação às operações de transporte em si (danos às mercadorias, etc.). Essa importante dicotomia entre os dois contratos existia na doutrina brasileira<sup>62</sup> antes de desenvolvermos a nossa análise em 2015.<sup>63</sup>

Estas observações nos levam a pensar que talvez a natureza jurídica mais adequada para a sobre-estadia de contêineres é a do excesso de frete. Tal interpretação parece ser apoiada no parecer recente da Solução de Consulta nº 108 – Cosit, proferida pela Receita Federal do Brasil (RFB).

*Ementa: ...“O valor pago ao transportador internacional a título de sobre-estadia de contêineres (demurrage) **é parte do valor de transporte de longo curso em contêineres** e deve ser informado no Siscoservno código 1.0502.14.90 da NBS”.  
Dispositivos legais: Lei nº 12.546, de 2011, arts. 24 e 25; Decreto nº 7.708, de 2012; Portaria Conjunta RFB/SCS nº 1.908, de 2012; e IN RFB 1.277, de 2012, art. 1º<sup>64</sup>*

---

<sup>62</sup>COELHO, Wagner Antônio. Contêiner: aspectos históricos e jurídicos. Itajaí: Univali, 2011. p. 59. “a locação/arrendamento de contêineres não pode compreender o contrato formalizado no bill of lading (conhecimento de transporte), tendo em vista que se refere a outro instituto jurídico, razão pela qual deve se formalizar um documento diverso ainda que, segundo o autor, seja complementação ao transporte marítimo.”

<sup>63</sup>BORDAHANDY, Pierre-Jean. “O contrato de fornecimento de contêiner através da sobre-estadia” In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (org.). Contratos Marítimos e Portuários: Responsabilidade civil. São Paulo: Aduaneiras, 2015, p. 171-215. ISBN: 978-85-7129-788-3

<sup>64</sup>BRASIL. Coordenação-Geral de Tributação – Receita Federal do Brasil. Solução de Consulta nº 108-2017, 9ª RF. Relator: Auditor Fiscal José Fernando Huning. Santa Catarina/SC, 3 de fevereiro de 2017.

Esta Cosit nº 108-2017 foi criticada por Loren Tazioli Engelbrecht Zantut e Artur Saviano Neto<sup>65</sup> por sua incompatibilidade com a jurisprudência e doutrina majoritária no Brasil, da seguinte forma:

*“Ao versar sobre a cobrança de sobre-estadia de contêiner trata-se de parte do serviço de transporte internacional, e, sendo assim, dando obrigatoriedade ao registro do “serviço” no Siscoserv, a RFB posicionou-se no sentido de que: i) não há contratação de locação de contêineres pelo importador, mas sim de transporte, sendo o valor da disponibilização do contêiner já incluso no preço total; ii) a sobre-estadia de contêiner está abrangida pelo bill of lading – contrato de transporte; iii) o demurrage é parte do transporte e tem, como seu elemento acessório, classificação na NBS no mesmo código do serviço principal(1.0502.14.90).”*

Tal regulação é incompatível da análise que teríamos proposto do contrato de fornecimento de contêineres como uma fonte autônoma da obrigação de sobre-estadia tendo a natureza do frete (por o afretamento do contêiner) independentemente do contrato de transporte. Isso é porque segun a interpretação da Cosit a sobre-estadia tem a natureza do frete do contrato de transporte e não do frete do contrato de fornecimento de contêiner.

Para que nossa teoria do contrato de fornecimento de contêineres "autônomos e accesorios" funcione, teria sido necessário que a Cosit declarasse que a sobre-estadia de contêineres tem a natureza jurídica de um excesso de frete no contexto do contrato de fornecimento de contêineres considerado em sua autonomia e não como acessório do contrato de transporte. Neste contexto é difícil destacar uma base coerente para o desenvolvimento de uma teoria do contrato de fornecimento de contêiner no direito brasileiro.

---

<sup>65</sup>Loren Tazioli Engelbrecht Zantut e Artur Saviano Neto Natureza Jurídica da Cobrança de Sobre-Estadia de Contêiner (Demurrage), à Luz da Solução de Consulta RFB nº 108-2017: Cláusula Penal, Indenização Pré-Fixada ou Prestação de Serviço - Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário Ano VII – Nº 38 – Maio-Jun 2017 - ISSN 2236-5338 P.223-239 Disponível em <[http://www.bdr.sintese.com/AnexosPDF/RDM%2038\\_miolo.pdf](http://www.bdr.sintese.com/AnexosPDF/RDM%2038_miolo.pdf)> Acesso em 16/04/2018

## Conclusão de A

As definições restritivas da “*livre estadia do contêiner*” e de “*sobre-estadia de contêiner*” fornecidas pela RN n. 18/2017 deveriam, por fim, ajudar a encaixar os litígios de sobre-estadia de contêiner e oferecer aos embarcadores e consignatários uma proteção necessária, garantindo-lhes o direito de legitimar a cobrança de sobre-estadia “*ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário*”...

Isso não só proporciona uma precisão muito desejável para a prática jurídica da sobre-estadia de contêiner, mas também para a teoria do contrato para o fornecimento de contêineres.

Infelizmente, o progresso feito pelas definições contidas nas regulamentações brasileiras parece parar aí.

A definição do contêiner como uma unidade de carga, portanto, não permite grandes avanços na conceituação desta ferramenta essencial do comércio mundial.

Além disso, o debate nos tribunais brasileiros sobre a natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres que é a origem de um amargo contencioso; ganhará provavelmente um novo impulso com a adoção do COSIT n.º 108-2017.

Percebemos, portanto, a complexidade do debate em que um vácuo jurídico em torno da natureza da sobre-estadia de contêiner pode perturbar o instituto no direito brasileiro. Mais uma vez, por uma questão de segurança jurídica, parece recomendável que o direito brasileiro efetue os esclarecimentos necessários para a prática do contêiner. Neste contexto não parece possível ainda encontrar justificações de uma teoria coerente do contrato de fornecimento de contêiner em direito brasileiro.

## **B. Os demais dispositivos da RN n° 18/2017 e o contrato de fornecimento de contêiner**

A primeira observação que pode ser formulada no nível dos outros dispositivos da RN n.º 18/2017 é que o regime das sobre-estadias acumulado mesmo antes do carregamento deveria ser desenvolvido. A definição discutida acima abre a possibilidade de acumular estas sobre-estadias, mas não prevê nada sobre quem (embarcador / consignatário) terá que pagar, nem tampouco prevê como funcionará a divisão destas sobre-estadias se divisão houver.

No entanto, imaginamos que o aumento da sobre-estadia no porto de carregamento, que não foi pago pelo embarcador, pode representar um problema para o consignatário da carga. Em relação a este ponto, o Artigo 639 §2 do projeto de Código Comercial não fornece muita ajuda.<sup>66</sup>

Em segundo lugar, é lamentável também constatar que nem a RN n° 18/2017, nem o projeto de Código Comercial não tenham alinhado o regime de sobre-estadias do contêiner ao regime de sobre-estadia do navio e, portanto, a teoria do contrato de fornecimento de contêineres com a teoria do contrato de afretamento de navios. Conceitualmente, pode-se considerar que as duas operações são idênticas e que devem receber a aplicação do mesmo regime.

No entanto, ambos os textos (a RN n°18/2017 e o projeto de Código Comercial) fazem uma distinção muito clara entre esses dois contratos. Por exemplo, os artigos 19 a 21 da RN n.º18/2017, não acrescentam nada além do que o regime do afretamento já assenta e de uma maneira muito superior. Assim, o problema da necessária limitação do valor total da sobre-estadia de contêineres não foi abordado diretamente pelos dois textos.

---

<sup>66</sup>Projeto de Lei nº 1.572, de 2011, Ibid Artigo 639 §2 Nota de rodapé N°36.



O argumento de que a RN n.º 18/2017 cria a possibilidade de limitar o valor total das sobre-estadias em casos individuais, através da obrigação de **"modicidade nos preços" do artigo 3.º, inciso VII<sup>67</sup> não nos parece convincente.**

Em primeiro lugar, o artigo 3.º, inciso VII, por sua generalidade, permanece vago e carece completamente de precisão, o que pode tornar sua aplicação à limitação do valor das sobre-estadias do contêiner absolutamente inadequada.

Em segundo lugar, o artigo 3.º, inciso VII parece ele mesmo excluir sua aplicação ao problema da limitação do valor total das sobre-estadias de contêineres em casos individuais, posto que se refere à obrigação de *"modicidade, caracterizada pela adoção de preços, taxas e sobretaxas em bases justas"*.

Em nosso parecer, a base para o cálculo da *demurrage*, é, portanto, a taxa, e não o valor final, que está sujeita à obrigação de "modicidade". Os demais artigos da RN n.º 18, incluindo o artigo 8.º, inciso I, que menciona o direito do usuário à modicidade e o tema geral da isonomia, parecem também demasiadamente vago para ser utilmente aplicáveis. Para serem justos, os limites dos valores das sobre-estadias devem ser específicos, claros e facilmente aplicáveis a casos individuais.

Consequentemente, parece-nos que não é possível aplicar estas disposições da RN n.º 18/2017 nas ações que limitem o valor total das sobre-estadias de contêineres a um caso individual. Isso não significa que o problema não exista e não deva ser tratado. Todavia parece-nos preferível proceder por analogia com o contrato de afretamento do navio, contrato que dá origem ao conceito de sobre-estadia.

Na verdade, a prática do afretamento está bem ciente desse problema de limite do valor de sobre-estadia e contém princípios que seriam muito úteis de 'transpor' para o contrato de fornecimento de contêineres.

---

<sup>67</sup>RN n.º 18, da ANTAQ - Diário Oficial da União. Ibid Nota de rodapé n.º 11. Artigo. 3.º, VII –*"modicidade, caracterizada pela adoção de preços, taxas e sobretaxas em bases justas, transparentes e não discriminatórias e que reflitam o equilíbrio entre os custos das operações edisponibilidade contratada e os benefícios oferecidos ao usuário, permitindo a eficiência das operações, além da remuneração adequada"*

Há, em nossa opinião, muitas razões para tal extensão das regras do contrato de afretamento do navio para a viagem ao contrato para o fornecimento de contêineres (ao viagens). Não só as duas operações são conceitualmente idênticas, mas também a sobre-estadia de containers, que são derivados a partir da prática marítima do afretamento ao viagem, têm exatamente a mesma função que o seu primo, ou seja a sobre-estadia navio.

No entanto, alguns elementos fundamentais do regime da sobre-estadia de navios foram ignorados quando fossem transpostos para o contêiner. Por exemplo, no direito de afretamento, a duração máxima da sobre-estadia é normalmente indicada o que se resume a limitar o valor das sobre-estadias.

O fato de o contrato de afretamento ser um contrato de acordo enquanto o contrato de fornecimento de contêineres é um contrato de adesão pode explicar a origem dessa diferença no sentido de que o usuário / afretador do contêiner não é capaz de impor tal limite. Esta observação deve alertar os tribunais e o legislador para a necessidade de ação corretiva sem necessariamente conduzir à aplicação do direito do consumidor, que pode ser considerada incompatível com o direito comercial internacional.

Além disso, mesmo no contexto do afretamento ao viagem (contrato de acordo), o período de sobre-estadia será limitado pelo juiz, no caso de ausência contratual de tal limite. Vários mecanismos contribuem para a realização deste objetivo, porque é simplesmente impensável no direito de afretamento do navio que um fretador lava-se as mãos do que acontece com seu navio e o deixa para o afretador em perpétua sobre-estadia.

Assim, que seja o direito frances,<sup>68</sup> o bem direito ingles,<sup>69</sup> existe um concodo de principio sobre qual a sobre-estadia de navio tem um limite mesmo que existem diferencias entre os dois direitos en relação ao raciocínio juridico.

---

<sup>68</sup> Pierre Bonassies - Christian Scapel Droit Maritime 2.Ed. (210), LGDJ. P.547 « Dans les situations extrêmes, où plus aucun espoir n'existe de voir le contrat arriver à son terme normal, on peut aussi sans doute reconnaître au fréteur le droit de résilier unilatéralement l'affrètement, et de faire procéder d'office au déchargement du navire. La même situation se produit lorsque, même si aucune limite n'a été fixée, l'immobilisation du navire se prolonge déraisonnablement. Le fréteur doit pouvoir libérer son navire, après avoir dûment mis en demeure l'affréteur – pour que celui-ci soit incontestablement 'en défaut' ».

<sup>69</sup> Lilly v. Stevenson (1895) 22 Rett 278. Lord Trayner “Where the days on demurrage are not limited by contract, **they will be limited by law to what is reasonable in the circumstances.**”

A jurisprudência inglesa é ainda mais precisa em relação ao fim / limite da sobre-estadia de navio em que o juiz decidiu:<sup>70</sup>

*“O efeito das autorizações é que uma parte inocente não terá nenhum interesse legítimo em manter o contrato se os danos forem um remédio adequado e sua ênfase na manutenção do contrato puder ser descrita como “totalmente irracional”, “extremamente irracional” ou talvez, nas minhas palavras “perverso””* (griffo é nossa).

Além disso, esta interpretação foi alargada ao problema do limite de sobre-estadia do contêiner no caso recente: *“MSC Mediterrean SA v Cottonex Anstalt”*.<sup>71</sup> O juiz considerou que: *“houve uma conduta repudiante (do usuário do contêiner) que levou a na frustração e ao fim do contrato”* e que *“O transportador (fornecedor de contêiner) não podia manter o contrato vivo simplesmente para reivindicar demurrage, já que não tinha interesse legítimo por fazê-lo.”*<sup>72</sup> (griffo nossa)

É notável também que, mesmo que em common law não exista a priori uma obrigação do fretador de mitigar a lesão, esta obrigação pode ser impor sob o fretador para limitar as sobre-estadias em casos extremos.<sup>73</sup>

É lamentável que nenhum texto tenha chegado a formular soluções a uma questão tão importante do que o limite de demurrage. No entanto, ao não obstruir a criação de uma teoria do contrato de fornecimento de contêineres como um contrato de fretamento, os textos analisados acima ainda permitem o encontro de soluções. Esta limitação já existe em quase todos os sistemas legais em relação à sobre-estadia de navio (do qual, sem dúvida, decorem a sobre-estadia de contêineres) e, portanto, muito provavelmente também em relação à sobre-estadia de contêineres, como vimos pelo direito Inglês. A jurisprudência brasileira deve, portanto, desenvolver critérios objetivos para limitar o valor de sobre-estadia de acordo com a sua natureza jurídica.

---

<sup>70</sup> *Isabella Shipowner SA v. Shagang Shipping Co Ltd (The Aquafait)* [2012] 2 Lloyd's Rep 61. Veja Col 2 P69 *“The effect of the authorithies is that an innocent party will have no legitimate interest in maintaining the contract if damages are an adequate remedy and [author's emphasis] his insitence on maintaining the contract can be described as “wholly unreasonable”, “extremely unreasonable” or perhaps, in my words “perverse””*.

<sup>71</sup> *MSC Mediterrean SA v Cottonex Anstalt*, LMN 922, 2 April 2015; [2015] EWHC 283 (Comm).

<sup>72</sup> John Schofield – *Laytime and Demurrage* – 7th Edição (2016) – Chapter 6 Demurrage – 6.18

<sup>73</sup> *Oceansky Co Ltd v. Hugo New & Sons Inc (The Antalya)* (NY Arb), LMN 291, 29/12/1990

## **Conclusão de B**

Pode-se considerar que a RN n.º18/2017 não é suficiente para criar um verdadeiro regime jurídico da sobre-estadia de contêiner e ainda menos do contrato de fornecimento de contêiner. Esse vazio é intolerável em relação a questões tão importantes como o limite de valor de cobrança de sobre-estadia de contêineres e a jurisprudência tem desenvolver critérios objetivos para enquadrar este valor como é o caso da sobre-estadia de navio da qual deriva.

## **Conclusão da Parte II**

Por um lado, a RN n.º18/2017 fornece finalmente uma estrutura muito aguardada e relativamente útil para a definição da sobre-estadia de contêiner. Mesmo que certas imprecisões ou erros possam dar origem a litígios, a situação após a edição da citada normativa parece preferível à situação anterior à sua criação. Por outro lado, o impacto da RN n.º18/2017 é muito menos positivo em relação aos pontos cruciais do regime de demurrage do contêiner, como o limite do volar da sobre-estadia.

## **Conclusão geral**

Enquanto a RN n.º18/2017 fornece algumas respostas aos problemas colocados pela prática dos contêineres, o direito brasileiro ainda está longe de ter adquirido a segurança jurídica que o comércio internacional exige. O projeto do Código Comercial poderia ter dispositivos legais limitados ao regime de sobre-estadia e, portanto, à teoria do contrato do fornecimento de contêineres.

Assim sendo, é possível pensar que um alinhamento do regime do contrato de fornecimento de contêiner com o regime do contrato de afretamento poderá permitir avanços mais significativos e um real declínio da insegurança jurídica, visto que a maioria das questões colocadas pelo afretamento tem respostas conhecidas de longa data pelos especialistas marítimos. Infelizmente, esta opção não parece ter sido considerada.

## Referências

BRASIL. Câmara dos Deputados. Apresentação da Complementação de Voto, CVO 3 PL157211, pelo Dep. Paes Landim. Comissão Especial Destinada a Proferir Parecer ao Projeto de Lei nº 1.572, de 2011, do Sr. Vicente Candido, Que “Institui o Código Comercial”.

Disponível em:

<[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1476929&filename=Tramitacao-PL+1572/2011](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1476929&filename=Tramitacao-PL+1572/2011)> Acesso em: 30 março 2018.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

BRASIL. Ministério da Justiça. Conselho Administrativo de Defesa Econômica. *Ato de concentração n. 0812.000640/2000-09*. v. 13, p. 28. Disponível em: <[https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md\\_pesq\\_documento\\_consulta\\_externa.php?xgSJHD3TI7Rh0CrGYtJb0A1Onc6JnUmZgGFW0zP7uM8HRFX2vYP22q4m-QjnuDlb2j-kXqigNqmngrLrBLGIzMaiQbPWicaZV3QuFm4e0FXmmBvoO7robEuFoc4jZT5W](https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?xgSJHD3TI7Rh0CrGYtJb0A1Onc6JnUmZgGFW0zP7uM8HRFX2vYP22q4m-QjnuDlb2j-kXqigNqmngrLrBLGIzMaiQbPWicaZV3QuFm4e0FXmmBvoO7robEuFoc4jZT5W)>. Acesso em: 30 março 2018.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução Normativa Nº 18, de 21/12/17. *Diário Oficial da União*. Publicado em: 26/12/2017. Edição: 246. Seção: 1, páginas: 991-992. Disponível em: < <http://www.impresnacional.gov.br>>. Acesso em: 26 março 2018.

BUDGET SHIPPING CONTAINERS.CO.UK. How many Shipping Containers are there in the World?. Disponível em: <<http://www.budgetshippingcontainers.co.uk/info/how-many-shipping-containers-are-there-in-the-world/>> Acesso em: 31 Março de 2018.

BULLETIN DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE. N° 2932, p. 203, Ed. Wolters Kluwer. 18/03/2002.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. *A regulação econômica dos fretes e demurrage de contêiner no transporte marítimo de longo curso no Brasil: usuários à deriva (Parte 1)*. Disponível em: <http://www.uprj.com.br/A-regulacao-econ%C3%B4mica-dos-fretes-e-demurrage-de-conteiner.html>. Acesso em 14 março 2018.

\_\_\_\_\_. *A regulação econômica dos fretes e demurrage de contêiner no transporte marítimo de longo curso no Brasil: usuários à deriva (Parte 2)*. Disponível em <http://www.uprij.com.br/A-regulacao-econ%C3%B4mica-dos-fretes-e-demurrage-de-conteiner2.html>. Acesso em: 20 março 2018.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. *Direito Regulatório e Inovação nos Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil*. Prefácio Prof. Ashley Brown – Harvard University. Florianópolis: Conceito, 2009.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Org.). *Contratos Marítimos e Portuários: Responsabilidade civil*. São Paulo: Aduaneiras, 2015. ISBN: 978-85-7129-788-3.

FEDERAL MARITIME COMMISSION. Disponível em: [www.fmc.gov/questions/](http://www.fmc.gov/questions/) . Acesso em: 28 março 2018.

FEDERAL MARITIME COMMISSION. Fact finding investigation no. 28. Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time. In: International Oceanborne Commerce. Disponível em: [https://www.fmc.gov/assets/1/Documents/FF28\\_ord\\_invst.pdf](https://www.fmc.gov/assets/1/Documents/FF28_ord_invst.pdf). Acesso em: 28 março 2018.

FEDERAL MARITIME COMMISSION. U.S. Container Port Congestion & Related Supply Chain Issues. Disponível em: [https://www.fmc.gov/assets/1/Documents/FF28\\_ord\\_invst.pdf](https://www.fmc.gov/assets/1/Documents/FF28_ord_invst.pdf). Acesso em: 28 março 2018.

JOHNSON, Eric. *The detention, demurrage fee conundrum*. American Shipper Magazine, USA, 26/02/2018. Disponível em: <https://www.americanshipper.com/main/News/70698.aspx?source=Slider> Acesso em: 28 março 2018.

JOURNAL OF COMMERCE. New fight brews at FMC over detention and demurrage. 27/12/2016. Disponível em: [https://www.joc.com/regulation-policy/transportation-regulations/us-transportation-regulations/new-fight-brews-fmc-over-detention-and-demurrage\\_20161227.html](https://www.joc.com/regulation-policy/transportation-regulations/us-transportation-regulations/new-fight-brews-fmc-over-detention-and-demurrage_20161227.html). Acesso em: 28 março 2018.

JURISCLASSEUR COMMERCIAL. *Exploitation du Navire*. Fascicule 1221, n° 74, p.16.

John Schofield – Laytime and Demurrage – 7th Edição (2016) – Chapter 6 Demurrage

LE DROIT MARITIME FRANÇAIS. França : Vol. 59, n° 680, avril 2007. p. 346-357. Obs : Pierre-Jean Bordahandy.

LE DROIT MARITIME FRANÇAIS. França: Vol. 64, n° 714, avril 2010. p. 399-414. Obs.: Pierre-Jean Bordahandy.

Loren Tazioli Engelbrecht Zantut e Artur Saviano Neto Natureza Jurídica da Cobrança de Sobre-Estadia de Contêiner (Demurrage), à Luz da Solução de Consulta RFB nº 108-2017: Cláusula Penal, Indenização Pré-Fixada ou Prestação de Serviço - Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário Ano VII – Nº 38 – Maio-Jun 2017 - ISSN 2236-5338 P.223-239 Disponível em <[http://www.bdr.sintese.com/AnexosPDF/RDM%2038\\_miolo.pdf](http://www.bdr.sintese.com/AnexosPDF/RDM%2038_miolo.pdf)> Acesso em 16/04/2018

MCCALLISTER, Thorne Bledsoe. The filed rate doctrine under the interstate commerce act and the shipping acts. In: Tulane Maritime Law Journal 19. 1994.

MELO, Flávia. *Os limites à cobrança de demurrage de contêineres*. In: ENCICLOPÉDIA ADUANEIRA. 22/05/2013. Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/limites-a-cobranca-de-demurrage-flavia-melo/>>. Acesso em: 13 março 2018.

GOMES, Orlando. Obrigações, 8ª. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 1986, p. 189.

POWELL, Thomas Reed. Supreme Court Decisions on the Commerce Clause and State Police Power 1910-1914. *Columbia Law Review*, No. 8. vol. 21. pp. 737-756., dez. 1921. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/1112451>> . Acesso em: 28 março 2018.

RAYNAUD, MARIE-NOËLLE. La semaine Juridique (édition générale). JCP G 2002, IV 1 683.

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Código de Organização e Divisão Judiciárias do Estado do Rio de Janeiro. Atualizado em 26/06/2015.

Ronaldo Manzo Qual é a Natureza Jurídica do Demurrage? - Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário Ano IV – Nº 21 – Jul-Ago 2014 ISSN 2236-5338 P. 93-100 Disponível em: <[http://www.bdr.sintese.com/AnexosPDF/RDM%2021\\_miolo.pdf](http://www.bdr.sintese.com/AnexosPDF/RDM%2021_miolo.pdf)> Acesso em 16/04/2018

ROSSET, Rafael Guimarães. *A cobrança de demurrage ou sobre-estadia: aspectos legais*. R. Silva e Advogados. 09 novembro 2012. Disponível em: <<http://www.rsilvaeadvogados.com.br/site/?imprensa/mostrar/id/95>>. Acesso em: 11 março 2018.

RYDSTROM, Jean F. Admiralty Jurisdiction in matters of contract. In: American Law Reports Federal, vol. 29, p. 325 at nº12 Demurrage. 1976 atualizado em 2003.

TIBERG, Hugo. Law of demurrage. British Shipping Laws, 4º ed. 1995.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT.  
UNCTAD Handbook of Statistics 2017- Maritime Transport. p. 1 Fig. 1.  
Disponível em:  
<[http://unctad.org/en/PublicationChapters/tdstat42\\_FS15\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationChapters/tdstat42_FS15_en.pdf)> Acesso em:  
31 março 2018.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. -  
(Secretariat), *Review of Maritime Transport 2017*. UNCTAD/RMT/2017 United  
Nations Publication Sales No. E.17.II.D.10. Disponível em:  
<[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf)>, p. 12, Fig 1.5 e 1.6,  
p. 22. Acesso em: 31 março 2018.

VILELA, Danilo Vieira. *Agências reguladoras e a efetivação da ordem econômica-constitucional brasileira*. 2018. 175 p. Tese (Doutorado em Direito Político e Econômico) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

WEISBURD, A.M. *State Courts, Federal Courts, and International Cases*, *Yale Journal of International Law*, v. 20. Issue 1, 1995. Disponível em:<<http://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1655&context=yjil>> . Acesso em: 28 março 2018.