

Opinião: Demurrage, um fato jurídico e o horizonte de oportunidades

Em 21 de maio, a 4ª Câmara Cível do Tribunal Justiça do Maranhão, composta dos desembargadores Paulo Velten (presidente) e Jaime Ferreira, seguindo voto do relator, desembargador Marcelino Everton, singrou mar da incerteza, descortinou horizonte de dúvida e trouxe fundamentos jurídicos sólidos em julgamento inédito.

A temática? *Demurrage* de contêiner. Em linhas gerais, o termo é utilizado para denominar a cobrança pelo uso além do período de tempo acordado (*laytime*), gerando custos ao remetente ou destinatário para além das despesas ordinárias como *contêiner yard*, taxas portuárias e de cais e frete marítimo. Simplificadamente, trata de posse que viola cláusula contratual de transporte assentada no binômio “estadia permitida x estadia real”, originando a máxima “*once on demurrage, always on demurrage*”^[1].

Considerada a temática mais contenciosa do âmbito do transporte marítimo, o acréscimo dos imbróglios envolvendo sobre-estadia de contêineres é fruto da expansão de citada modalidade na logística de transportes, associada a problemas relativos ao desembarço aduaneiro, infraestrutura logística deficitária, gargalos portuários. Com efeito, este cenário de atrito e gestão claudicante possuem o condão — em virtude do expressivo valor dos gastos com sobre-estadia — de afetar a lucratividade e a competitividade de empresas brasileiras, em especial quando das discussões avançam pelos tribunais brasileiros com o escopo de dirimir perdas.

Muito embora esse tipo de ocorrência tenha se tornado usual no modal marítimo, os consectários jurídicos deste instituto ainda geram controvérsias e insegurança jurídica, por não existir pacificação doutrinária e jurisprudencial acerca da natureza jurídica do instituto e a extensão da aplicação das normas em relação aos contêineres de transporte.

As alterações instigadas pelos estudiosos da área adentram para além-mar e fomentam indagações variadas, a exemplo: seria o contêiner pacote/caixa parte do navio ou meio de transporte? Definida a linha conceitual, a *demurrage* seguiria regime jurídico autônomo e acessório ou autônomo e independente? Estar-se-ia diante de uma cláusula penal ou indenizatória?

Ao nosso intuir, conceituação mais apropriada seria considerar o contêiner como meio de transporte e, portanto, independente do navio ou da carga. A operação de transporte seria distinta da operação de fornecimento de contêiner por envolver diferentes funções, metas, objetivos, assim como díspares são a geração de direitos, obrigações e responsabilidades, exigindo termos e enquadramentos jurídicos próprios.

Quanto ao regime jurídico, a despeito de restar demonstrado serem instrumentos distintos, não há dúvidas quanto à perfeita simbiose e interdependência dos contratos de fornecimento de contêiner e de transporte. A abordagem que trata como autônomo e acessório oferece soluções mais concretas, eis que os termos específicos para suprimento de contêiner poderão ser aplicáveis quando (i) estes não entram em conflito com os termos de transporte, (ii) as condições de transporte não preveem qualquer solução, ou (iii) quando o contrato de transporte é inaplicável ao caso concreto. Logo, as decisões tomadas em relação ao fornecimento de contêiner têm impacto mais dilatado sobre motes ligados ao transporte.

Ademais, é visível que, quando as partes pactuam montante indenizatório em contrato, esta estipulação ~~nada mais é que uma cláusula penal cujo escopo é o de tangenciar dificuldades da liquidação das perdas~~

e danos prefixando, de logo, no instrumento acordado, hipóteses e limites quantitativos, possíveis agravantes, atenuantes e exceções de responsabilidade.

O cenário de ebulição conceitual e finalística, conexo a redação de contratos imperfeitos, que deixam de delimitar com precisão o que é lei entre as partes, desaguiam nos mares revoltos dos tribunais brasileiros. No Maranhão, ante a timidez do setor no âmbito do Porto do Itaqui, que, segundo dados da Emap^[2], movimentou no ano de 2018 singelos 12 TEUs, e em 2017, nenhum, tais debates jurídicos são embrionários.

Ao realizar busca pela jurisprudência do TJ-MA, constatou-se que, muito embora estejamos diante de setor portuário tão imponente — para não dizer um dos mais importantes do país —, a temática não é trivial. Contudo, verifica-se que, mesmo com os escassos julgados já proferidos na seara marítima, estes seguem a toada dos entendimentos majoritários dos demais tribunais nacionais ao considerar a cobrança de *demurrage* legal, ressaltando as hipóteses de valores abusivos ou imputação do pagamento da sobre-estadia ao despachante aduaneiro.

Questiona-se a razão pela qual o Porto do Itaqui, com sua destacada localização geográfica e sendo o maior porto público do Brasil em profundidade, apto, portanto, a receber navios cargueiros, não está inserido na rota dos contêineres? A resposta, talvez, resida na tese do equilíbrio entre carregamento e descarregamento da embarcação. Dever-se-ia, então, fomentar a exportação de produtos nacionais pelo Porto do Itaqui, evitando-se o “frete morto” (*dead freight*), tornando a operação de contêiner economicamente viável e, conseqüentemente, atrativa.

Em tempo, destaca-se que, historicamente, duas cadeias concentram o volume de cargas movimentadas pelo Brasil: produção de grãos (exportação de soja e milho) e minérios de ferro e produtos petrolíferos (importação de diesel e gasolina). Neste contexto, o Porto do Itaqui é versado como “porto especializado”, vocacionado para movimentação de granéis sólidos e líquidos, destacando-se soja e milho (em virtude do investimento no Terminal de Grãos do Maranhão – Tegram) e celulose, assim como movimentação de fertilizantes e combustíveis.

Considerando a vocação maranhense na produção de soja e milho, quiçá fosse viável, como saída imediata para implementação de rota de contêineres, que o Itaqui operasse tal como fez o Porto do Rio Grande, usando o contêiner também como meio de transporte da soja voltado para pequenos importadores e exportadores, com custo reduzido de frete marítimo e mais agilidade no envio.

Agita-se a perspectiva para desenhar o panorama da exportação sob medida, que atende ao mercado, alcança novos elos da cadeia produtiva, contorna deficiências estruturais, agilizando o escoamento da produção. E, por outra via, acende ambiente para o Porto do Itaqui avançar na configuração de um porto multifuncional, apto a engrenar nas rotas de comércio dos que buscam economia de escala no transporte marítimo, aliada à redução dos custos dos produtos transportados.

Em tempo, há que se registrar rumores de que a realidade no Porto do Itaqui pode mudar. Perspectivas de retomar linhas regulares de contêineres — suspensas desde 2016 — são ventiladas. Caso concretizadas, serão, sem dúvidas, festejadas pelo mercado e por maritimistas^[3].

Se o mundo pertence a quem se atreve, como dizia Charlie Chaplin...

Referências

BORDAHANDY, Pierre-Jean. O contrato de fornecimento de contêiner por meio da sobreestadia: a possibilidade de uma ilha? In: CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino De. **Contratos Marítimo e portuários: responsabilidade civil**. São Paulo: aduaneiras, p. 171- 215, 2015.

COLLYER, Marco A. **Dicionário de Comércio Marítimo**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

COLLYER, Wesley O. **Sobreestadia de navios: a regra “once on demurrage, always on demurrage”**. Jus Navigandi, Teresina, ano 11, n. 1166, 2006. p. 1-3. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/8889>>. Acesso em: 28.mai.2019.

EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA. **Porto do Itaqui apresenta estudo de mercado para contêiner na Intermodal South América 2018**. 14.mar.2018. Disponível em: <<http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-apresenta-estudo-de-mercado-para-conteiner-na-intermodal-south-america-2018>>. Acesso 22.mai.2019.

_____. **Porto do Itaqui pronto para retomada da linha regular de contêineres** 09 out. 2018. Disponível em: <<http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-pronto-para-retomada-da-linha-regular-de-conteineres>>. Acesso em 22.mai.2019.

_____. **Relatório de Movimentação de Cargas – 2001 a 2018 (Anual)**. Disponível em: <[http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/public/_files/arquivos/Hist%C3%B3rico%20de%20Movimenta%C3%](http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/public/_files/arquivos/Hist%C3%B3rico%20de%20Movimenta%C3%95)>. Acesso em 24.mai.2019.

[1] COLLYER, Wesley O. Sobreestadia de navios: a regra “once on demurrage, always on demurrage”. Jus Navigandi, Teresina, ano 11, n. 1166, 2006. p. 1-3. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/8889>>. Acesso em: 28.mai.2019.

[2] [http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/public/_files/arquivos/Hist%C3%B3rico%20de%20Movimenta%C3%](http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/public/_files/arquivos/Hist%C3%B3rico%20de%20Movimenta%C3%95)

[3] <http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-apresenta-estudo-de-mercado-para-conteiner-na-intermodal-south-america-2018>;
<http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-pronto-para-retomada-da-linha-regular-de-conteineres>.

Date Created

08/06/2019