

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ  
FRANCIELLI FELER

**TRABALHO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA  
A IMPORTÂNCIA DA *DEMURRAGE* DE  
CONTÊINER NO TRANSPORTE MARÍTIMO  
DE CARGA**

ITAJAÍ  
2014

FRANCIELLI FELER

**TRABALHO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA  
A IMPORTÂNCIA DA *DEMURRAGE* DE  
CONTÊINER NO TRANSPORTE MARÍTIMO  
DE CARGA**

Trabalho de Iniciação Científica desenvolvido para o Estágio Supervisionado do Curso de Comércio Exterior do Centro de Ciências Sociais Aplicadas – Gestão da Universidade do Vale do Itajaí.

Orientador: Wagner Antonio Coelho

ITAJAÍ  
2014

Agradeço primeiramente a Deus, por ter me dado força para a conclusão desta etapa.

Agradeço em especial aos meus pais e minha irmã pela paciência, amor e dedicação nesta etapa.

Aos amigos pela força.

E por último ao meu orientador Wagner Coelho, pelo conhecimento compartilhado na execução deste trabalho.

“O sonho é uma fonte infinita de  
inspiração“ Luiz Tambucci

## **EQUIPE TÉCNICA**

a) Nome do estagiário  
Francielli Feler

b) Área de estágio  
Direito Marítimo

c) Orientador de conteúdo  
Prof. Esp. Wagner Antonio Coelho

d) Responsável pelo Estágio  
Prof. Msc Natali Nascimento

## RESUMO

O presente trabalho de iniciação científica tem como objetivo identificar a importância da *demurrage*/sobrestadia na relação de utilização do contêiner no transporte marítimo de carga, atualmente, com destaque na natureza jurídica e a necessidade do referido instituto para o transporte marítimo de carga. Desse modo, busca-se relatar os aspectos históricos relativos à navegação, com referências aos termos e regras relativos ao Direito Marítimo Comercial e a origem da *demurrage*. Nesse sentido, apresentam-se conceitos básicos relativos ao contrato de afretamento de navio e o contrato de transporte marítimo internacional de cargas, bem como, personagens nos contratos marítimos internacionais como agência marítima, agente de carga e consignatário, com objetivo de relacionar a *demurrage* de navios e utilização desse instituto sobre o uso de contêineres. Para tanto, também, apresenta-se a evolução do contêiner no transporte de carga mundial, com relação a padronização, os tipos de contêiner, e, destaca-se sua relação com o transporte marítimo e a utilização dos termos de responsabilidade pelo uso dos contêineres após a conclusão do contrato de transporte marítimo. Por fim, ressalta-se alguns pontos relativos aos aspectos metodológicos que influenciam na cobrança de sobrestadia de contêiner no Brasil, com a finalidade de destacar a importância do tema e a necessidade de regulamentação. O trabalho se deu presente utilizando a metodologia descritiva, exploratória e explicativa.

Palavras-chave: *Demurrage*, Contêiner, Transporte Marítimo, Contratos

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	09	
1.1 Objetivo		
Geral.....	100	
1.2 Objetivos		
específicos.....	100	
1.3 Justificativa	da realização do estudo.....	100
1.4 Aspectos	metodológicos.....	111
1.5 Técnicas de coleta e análise dos dados	.....	12
2 BREVES NOÇÕES DE DIREITO MARÍTIMO	.....	13
2.1 Origem da Navegação.....		13
2.1.2 Evolução da Navegação.....		13
2.1.3 Containerização e a Navegação.....		15
2.2 Conceito de Direito Marítimo.....		16
2.2.1 Características das Regras do Direito Marítimo.....		17
2.3 Conceito de Direito Marítimo Comercial.....		18
2.4 Noções de Contrato.....		19
2.4.1 Conceito .....		19
2.4.1.2 Princípios.....		20
2.4.1.3 Características .....		21
2.5 Contrato de Afretamento .....		22
2.5.1 Modalidades de Contrato de Afretamento .....		23
2.5.1.2 Afretamento a Casco Nú.....		24
2.5.1.3 Afretamento por tempo .....		25
2.5.1.4 Afretamento por viagem .....		26
2.5.2 Formação do Contrato de Afretamento .....		28
2.5.3 Carta Partida ou carta de afretamento .....		29
2.6 Contrato de Transporte Marítimo Internacional de Cargas .....		30
2.6.1 O Transportador .....		31
2.6.2 O Embarcador .....		32
2.6.3 Destinatário .....		32
2.6.4 Agência Marítima .....		33
2.6.5 Agência de Carga .....		33
2.6.6 NVOCC.....		34
3 O USO DO CONTÊINER NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA.....		37
3.1 O Contêiner.....		37
3.2 Conceito .....		37
3.3 Padronização .....		38
3.4 Tipos de contêiner .....		39
4 A DEMURRAGE DE CONTÊINER PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA.....		47
4.1 Documentos relativos a utilização do contêiner no transporte marítimo internacional de carga .....		47
4.1.1 Conhecimento de embarque ( Bill of Lading).....		47
4.1.2 Termo de responsabilidade .....		50

4.2	Origem da demurrage no Brasil .....	51
4.3	Objetivo.....	52
4.4	Previsão Contratual ou Origem Costumeira.....	54
4.5	Natureza Juridica .....	56
4.6	A importância da demurrage de contêiner no transporte marítimo de carga ....	57
5	Considerações Finais .....	60
	REFERÊNCIAS.....	62
	ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS.....	66

## 1 INTRODUÇÃO

Com a necessidade do homem pela sobrevivência e de se transportar surgiu à navegação, com o passar dos tempos e sua evolução, verificou-se o uso da mesma para realizar o comércio entre povos vizinhos.

Anos mais tarde, com o surgimento da vela os navios se obtiveram maior raio de ação, com o tempo surgiram os barcos a vapor, que se desenvolveram e com a construção de navios cada vez maiores e mais potentes.

A partir do século XX, houve a necessidade de um novo padrão de unitização de cargas com o objetivo de acomodar os mais diversos tipos de mercadorias. Com isso foi criado o contêiner.

Com este novo modo de transportar as cargas, os proprietários dos contêineres, passaram a utilizar os equipamentos no frete para os importadores e exportadores por um valor negociado entre ambos, com data previamente estipulada para sua entrega em um terminal previamente estipulado pelos proprietários.

Infelizmente, os importadores e exportadores não devolviam o equipamento no prazo estipulado para sua devolução, com isso surgiu a ideia da cobrança de sobreestadia de contêiner, originária da sobreestadia de navio.

No ato da contratação do frete marítimo e da reserva é negociado e estipulado um tempo para entrega deste contêiner após a sua chegada ao destino, chamado de “*free time*” (tempo livre sem custo para a entrega do contêiner), já previamente negociado entre armador e o importador/exportador.

O presente trabalho tem como objetivo, apresentar o uso no transporte marítimo internacional do contrato de afretamento e do contrato de transporte marítimo internacional de cargas e a utilização do termo de devolução de contêiner, pois este tem muita importância nos tempos atuais pela definição de responsabilidade sobre a incidência do pagamento da *demurrage* de contêiner.

Outros objetivos estão contidos na pesquisa, como a identificação dos personagens dos contratos marítimos e suas responsabilidades.

Por fim, será ressaltado alguns pontos que influenciam na cobrança de demurrage, sua natureza jurídica, objetivo e previsão contratual, essa abordagem auxiliará na demonstração da importância do tema e a necessidade de regulamentação.

### **1.1 Objetivo geral**

Identificar a importância da Demurrage de container no transporte marítimo de cargas.

### **1.2 Objetivos específicos**

- Descrever breves conceitos e aspectos históricos do transporte marítimo e a origem dos contêineres.
- Relacionar origem costumeira da demurrage de contêineres ao contrato de afretamento por viagem.
- Diferenciar os transportadores contratuais e reais no transporte marítimo de cargas.
- Identificar a natureza jurídica e importância do instituto da demurrage de contêineres para o transportador marítimo de cargas.

### **1.3 Justificativa da realização do estudo**

A escolha do tema para este trabalho de iniciação científica deu-se devido a importância do conhecimento sobre *Demurrage* para a acadêmica, visto que é de grande importância para seu crescimento profissional.

Para a universidade o trabalho é relevante pois servirá de pesquisa para outros acadêmicos que se interessarem pelo assunto como base de seus respectivos trabalhos.

Para a sociedade é importante para demonstrar a importância do uso do contêiner no transporte de carga e logística internacional e, por outro lado, demonstrar a falta de regulamentação sobre o tema no Brasil.

A viabilidade do estudo se deu por meio de fundamentação teórica baseada em livros, artigos vinculados ao tema, decretos, leis e sites oficiais.

#### **1.4 Aspectos metodológicos**

Para a realização do presente trabalho o método utilizado foi de caráter qualitativo.

A abordagem qualitativa de um problema, além de ser uma opção do investigador, justifica-se, sobre tudo, por ser uma forma adequada para entender a natureza de um fenômeno social. Tanto assim é que existem os problemas que podem ser investigados por meio de metodologia quantitativa e há outros que exigem diferentes enfoques, e conseqüentemente uma metodologia da conotação qualitativa. (RICHARSDON, 1999, P. 79)

Quanto aos meios investigativos da pesquisa caracteriza-se como bibliográfico, sendo assim “A pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos.”. (GIL, 2002, P.44)

Em relação aos fins de pesquisa foi exploratória e explicativa, segundo o autor Severino (2007, p.123) “[...]busca apenas levantar informações sobre um determinado objeto, delimitando assim um campo de trabalho, mapeando as condições de manifestação desse objeto[...].” e explicativa, segundo o autor Severino (2007, p. 122) “[...] A pesquisa explicativa é aquela que, além de registrar e analisar os fenômenos estudados busca identificar suas causas [...]”

## **1.5 Técnicas de coleta e análise dos dados**

A coleta dos dados foram realizados por meio de livros, análises de casos reais, artigos de jornais e de revistas, sites especializados.

Com a coleta dos dados, os mesmos foram interpretados, analisados apresentados por meio de textos explicativos, e ainda sera utilizado, figuras e tabelas, mediante a facilitar o entendimento do leitor.

## **2 BREVE NOÇÕES DE DIREITO MARÍTIMO**

O presente Capítulo tem a finalidade de apresentar breves notas sobre o modo da origem da navegação e sua evolução. Nesse sentido, será abordado noções do direito marítimo comercial, regras e contratos usados nos dias atuais.

### **2.1 Origem da Navegação**

O homem, com as necessidades básicas para sua sobrevivência vinda da pesca e de transporte elaborou seu instrumento de trabalho dando surgimento à navegação. “Um tronco flutuante, um molho de juncos ou uma casca de árvore talvez serviam de primeira embarcação”(VITRAL, 1977 p.22 ).

As primeiras navegações limitaram-se a rios e baías, procurando sempre águas mais mansas e seguras perto da terra. Mais tarde o transporte marítimo serviria para uma segunda proposta para o comércio de seus produtos entre os povos.

#### **2.1.2 Evolução da Navegação**

Com a necessidade dos povos pelas trocas de bens e produtos o homem começou a se aventurar pelo mar para negociar mercadorias em outros povos.

Conforme cita Coelho (2011, p.20) “Sobre o histórico evolutivo do transporte marítimo, é importante ressaltar que ele ocorre desde os primórdios das civilizações. A ideia de reunir as mercadorias negociadas para transportá-las de um local para outro [...]”.

Com surgimento da vela os navios tomaram maior raio de ação para aqueles que utilizavam como meio de auxílio na propulsão, visto que a principal propulsão era através de remos.

Ainda assim na navegação à vela havia muitos riscos no mar, em função disso as viagens ocorriam com as experiências de cada navegador, visto que as mercadorias eram transportadas através de fardos, pacotes, baús que, e em muitas tiravam a estabilidade do navio, assim os navegadores arriscavam suas próprias vidas. Conforme Cita Coelho (2011, p. 20) “A navegação a vela era bastante afeta aos riscos do mar. Em função disto grande parte das mercadorias comercializadas nessas viagens se realizava com base nos conhecimentos próprios de cada navegador, que arriscava a própria sorte nessas empreitadas”.

Com o tempo foram surgindo inovações tecnológicas que auxiliaram nas viagens. “Visto que foram desenvolvidos alguns mecanismos para auxiliar no controle da navegação” (COELHO, 2011 p.20). Posteriormente o aumento nos tamanhos dos navios, a invenção de diversos auxílios náuticos, tiveram grande papel nas navegações, foi nesse momento que houve a conquista de diversos lugares até então desconhecidos.

No decorrer do tempo, houve a substituição dos navios movidos a panos aos navios movidos a vapor e logo depois a óleo, proporcionando a navegação maior agilidade. Conforme Cita Coelho (2011, p.20)

Com o decorrer do tempo, houve o desenvolvimento da engenharia naval e a conseqüentemente construção de navios com uso de ferro para a feitura dos cascos e com maiores capacidades gravimétricas. Os navios passaram a utilizar motores a vapor e, depois, a óleo, o que proporcionou ao transporte marítimo maior agilidade, praticidade e confiabilidade.

Com navios mais modernos, de aço, com grande capacidade de ação, maior conforto e instrumentos náuticos mais avançados e a introdução dos meios eletrônicos para posicionamento no mar, as viagens se tornaram mais seguras. Esta evolução está relacionada aos reflexos na comercialização entre os países, onde a negociação dos produtos passa por todos os processos e aumenta a eficiência na questão dos prazos e na sua entrega.

### 2.1.3 Containerização e a navegação

Com a evolução da navegação e muitas dificuldades no carregamento e descarregamento dos navios, visto que o manuseio dos métodos era manual, houve alguns equipamentos que conseguiram suprir as necessidades dos processos por certo tempo, como exemplo, tonéis, pallets e sacas de grãos. No entanto, notou-se que estes equipamentos ocupavam um grande espaço, e o que era mais importante para os armadores era o espaço no navio, porque quanto mais espaço maior é a capacidade de carga. Foi a partir daí o surgimento da busca de encontrar um equipamento que suprisse esta necessidade.

Na busca por um equipamento que suprisse a necessidade dos armadores, surgiu-se o contêiner, que foi criado na década de 1950, pelo empresário *Malcom P. McLean*. Já a unitização de cargas em contêineres começou durante a segunda guerra mundial, quando as exigências de um transporte rápido e seguro se tornaram mais evidente. As atividades de distribuição das cargas nos portos tinham que ser realizadas com maior segurança e agilidade.

O início da Containerização teve maior impulso quando o empresário do ramo rodoviário *Malcom McClean's*, começou a observar os processos de embarque de cargas e teve uma ideia de adaptar navios para o transporte de contêineres, surgindo o IDEAL X, primeiro navio adaptado para contêiner. “Sua primeira viagem foi em 26/04/1956, dos EUA ao Texas, após seis dias de viagem as mercadorias chegaram ao seu porto de destino” (COELHO, 2011 p.22).

Dois anos e dez meses depois de só surgimento do IDEAL X, a companhia já oferecia um serviço completo com navios porta-contêineres (COELHO, 2011)

Desde então o contêiner se popularizou e o transporte marítimo de mercadoria nunca mais foi o mesmo.

Conforme descreve Coelho sobre “ Fenômeno da containerização” (2011 p. 22):

Além da criação do contêiner, todo aparamento tecnológico criado para possibilitar a utilização do referido equipamento na logística internacional em grande escala, tais como: a padronização da unidade de produção e a utilização em massa; a criação, construção e o aperfeiçoamento de embarcações e os equipamento para levante, com o objetivo de colocar e retirar as unidades sobre os meios de transportes; as áreas preparadas para

o manuseio do equipamento (portos, aeroportos, estações, ferroviárias, pátios e depósitos para armazenamento das unidades vazias, centros de distribuição, indústrias, etc.).

Com isso, se torna notável que o contêiner mudou e facilitou a estrutura da navegação e dos demais transportes.

Atualmente o direito marítimo é considerado como direito misto que contém regras de direito marítimo privado, de direito marítimo público e ainda de direito internacional marítimo.

## **2.2 Conceito de Direito Marítimo**

O Direito Marítimo é considerado um conjunto de normas jurídicas, que regulamenta, todas as atividades proveniente da utilização de bens e serviços da nevação marítima. Seu principal objetivo é regular as relações jurídicas do navio que se dão através dos contratos de transporte, contratos de afretamento de embarcação, registro de embarcações, hipoteca naval.

Conforme cita Castro (2004, p.117) “[...] o Direito Marítimo abrange o conjunto de normas que regulam a navegação, o comércio marítimo, os contratos de transportes de mercadorias, e pessoas, por via marítima, fluvial e lacustre, os direitos, deveres e obrigações do armador, dos capitães e demais interessados nos serviços de navegação privada, bem como a situação dos navios a seus serviços”.

Sampaio (1963, p.213) em relação ao tema, também considera que “[...] é o conjunto de normas jurídicas que regulamentam todas as relações nascidas da utilização e da exploração do mar, tanto na superfície, como na profundidade. Vê-se, pois, a amplitude desse conceito por abranger também a exploração dos recursos naturais do solo e subsolo do mar [...]”.

Martins (2008, p.27) cita sobre o tema “[...] o direito marítimo consagra-se no comércio marítimo que se desenvolve em torno do tráfego e do tráfico marítimos [...] o direito marítimo, em sentido amplo, como o complexo de regras jurídicas que regulam o comércio marítimo e a navegação pelo mar”.

Em relação ao tráfico marítimo, que entende o comércio marítimo, as atividades empresariais no transporte marítimo e a exploração do navio. Já o tráfego marítimo, que considera a navegação sobre a proteção dos navios ou das embarcações e o deslocamento do navio para outro ponto.

Portanto o direito marítimo decorre da necessidade de conciliar as normas vigentes, visando minimizar ou eliminar pontos conflitantes no comércio marítimo e na navegação pelo mar, unificando a harmonia das normas de tráfego e tráfico marítimos.

### **2.2.1 Características das Regras do Direito Marítimo**

No direito Marítimo não havia leis desde o seu surgimento. No início das atividades eram regras de usos e costumes relacionadas as práticas da navegação, as quais surgiam naturalmente entre os povos. Conforme cita Martins (2013, p 23) “De origem costumeira, as normas de direito marítimo foram consagradas ao longo do tempo pela prática reiterada, com a consciência da sua obrigatoriedade”

Através do tempo o direito marítimo foi sofrendo alterações, pois encontram-se indícios de uma legislação muito escassa, e com o passar dos séculos foram escritos códigos e leis para auxiliar o direito marítimo, mas alguns conceitos e princípios antigos derivados dos usos e costumes estão presentes e praticados até os dias atuais, tais como, avaria grossa, salvamento marítimo, fretamento, etc.

A uniformidade entre os países surgiu no passado, destinado a unir povos e não separá-los e correspondendo a seus interesses igualmente a todos os povos, o direito marítimo em cada país era regulamentado sempre com o mesmo espírito compatível com as relações que unem os povos em todas as partes. Conforme cita Martins (2013, p 22) “A internacionalidade do direito marítimo decorre da necessidade de conciliar as normas vigentes de modo a eliminar ou a menos minimizar pontos conflitantes e de padronização – de unificação ou harmonização”

### 2.3 Conceito de Direito Marítimo Comercial

Por Direito Marítimo Comercial se entende as obrigações das atividades sobre as águas como os rios, mares e sobre o transporte marítimo, com objetivo no tráfego mercantil consequente na circulação de bens e na importância das relações comerciais.

Conforme cita a autora Lanari (1999, p 43) “[...] Direito Comercial Marítimo: compreende regras próprias do comércio sobre as águas navegáveis. Em sentido amplo e composto de regras legisladas, tratados e costumes comerciais e cujo alcance são as relações jurídicas da navegação e de todo comércio sobre águas navegáveis”.

A dificuldade do Direito Marítimo Comercial, no Brasil está na defasagem do código comercial, com isso, os contratos a respeito da matéria sofrem influencia de convenções internacionais, algumas das quais sequer foram ratificadas pelo nosso país. Além disso, os usos e costumes também são bastante utilizados como regras de interpretação, especialmente na aplicação sobre o uso do contêiner.

O contêiner é o equipamento mais utilizado no transporte marítimo internacional de cargas e o responsável pelo aumento no fluxo de mercadorias negociadas entre os países. Em razão da sua grande importância o container está incluso na formação dos contratos de transportes internacionais, sendo negociado os dias de free time (tempo livre) e a sobreestadia de container (demurrage). Estas informações estarem inseridas no conhecimento de embarque (Bill of lading), pois é o documento que evidencia a existência do contrato de transportes marítimo de carga, celebrado entre o contratante e o transportador.

Neste sentido, verifica-se a importância de apresentar algumas noções a respeito de contrato de transporte marítimo e contrato de afretamento.

## **2.4 Noções de Contratos**

Nesse subcapítulo será realizada uma breve abordagem relativa às noções gerais de contratos e suas aplicações nos contratos de afretamento de navios e de transporte marítimo internacional, contendo seus princípios e características e seus direitos e obrigações decorrentes, tem o objetivo de auxiliar a na identificação do surgimento da demurrage de contêiner.

### **2.4.1 Conceito**

Um contrato é um compromisso, um acordo entre partes interessadas sob determinadas condições. Os contratos têm caráter jurídico, nele, duas ou mais vontades se obrigam a determinado tema estipulado seus direitos e obrigações, que devem ser respeitado pelos contratantes.

Um contrato por ser nacional ou internacional. Ele se torna internancional quando acordado por mais de um Estado soberano, assim sendo quando regido por mais de uma ordem jurídica.

Conforme cita Martins (2008, p 73) “O contrato configura-se internacional quando um de seus elementos formadores estiver sujeito a um outro ordenamento jurídico.

Entende-se que quando as partes tiverem residência em diferentes Estados é contrato internacional.

Nos contratos se verificam alguns princípios que se aplicam sobre a formação dos mesmos de forma geral, conforme se destaca a seguir.

## 2.4.2 Princípios

Nos contratos, verificam-se alguns princípios fundamentais para estabelecer uma relação de equilíbrio na elaboração do mesmo, conforme se destacam a seguir alguns deles.

**Autonomia da vontade:** Consiste no poder das partes em concordar livremente mediante a acordo de suas vontades, seus interesses e sua liberdade de escolher contraente e de firmar o conteúdo do contrato, mas sempre limitada das normas que incidem sobre o contrato. Conforme Cita Venosa (2011, p.383) “[...] segundo o qual o contrato faz lei sobre as partes, [...] a liberdade contratual permite que as partesse valham dos modelos contratuais constantes do ordenamento jurídico, ou criem uma modalidade de contrato de acordo com suas necessidades”.

**Obrigatoriedade da convenção entre partes:** Se faz leis entre as partes “pacta sunt servanda”. Uma vez celebrado não pode ser modificado, a não ser que as partes rescidam voluntariamente. Conforme cita Venosa (2011, p.384) “Um contrato válido e eficaz deve ser cumprido pelas partes: pacta sunt servanda. A acordo de vontades faz lei entre as partes, [...] O ordenamento deve conferir à parte instrumentos jurdiciários para obrigar o contratante a cumprir o contrato ou a indenizar pelas perdas e danos”

**Relatividade dos efeitos do contrato:** O contrato deverá atingir exclusivamente as partes contratadas. Conforme cita Venosa (2011, p.385) “ A regra geral é que o contrato só ata aqueles que dele participaram. Seus efeitos não podem, em princípio, nem prejudicar, nem aproveitar a terceira[...]”

**Princípio da Boa-Fé:** Na compreensão do contrato é fundamental verificar a intenção das partes, as mesmas deverão agir com confiança e lealdade, no auxílio da formação e execução do contrato. Conforme cita Venosa (2011, p.386) “[...] podemos afirmar que esse princípio da boa-fé se estampa pelo dever das partes de agir de forma correta, eticamente aceita, antes, durante e depois do contrato[...]”

### 2.4.3 Características

A classificação dos contratos considerando suas características e natureza, é introdução e pré-requisito da análise de qualquer contrato.

Classificar um contrato é a posição inicial para alcançar sua natureza jurídica e, assim sendo, seu efeitos.

Conforme cita Venosa ( 2009, p.384) "A classificação dos contratos, portanto, serve para posicionar corretamente o negócio jurídico no âmbito do exame de seu adimplemento e inadimplemento, questão crucial para o jurista" .

A Classificação tem como objetivo agrupar diversas espécies de características comuns.

**Contratos Unilaterais e Bilaterais:** Contratos Unilaterais resulta nas obrigações para uma parte. Conforme cita Venosa " São unilaterais os contratos que, quando de sua formação, só geram obrigações para uma das partes" (2011 p.404).

Contratos Bilaterais resultam nas obrigações para todas as partes acordadas. Conforme cita Venosa (2011 p. 404):

Contratos bilaterais, ou com prestações recíprocas, são os que, no momento de sua feitura, atribuem obrigações a ambas as partes, ou para todas as partes intervenientes [...] Cada contratante tem o direito de exigir o cumprimento do pactuado da outra parte. Sua características é o sinalagma, ou seja, a dependência recíproca de abrigações[...].

É importante ressaltar que a diferença entre os contratos unilaterais e bilaterais é a carga de obrigações e não o numerário de partes contratantes.

**Contratos Onerosos:** Ambas partes contratantes tem deveres e obrigações, sofrendo perda patrimonial, sobre o interesse almejado. Conforme cita Venosa (2011 p. 416):

Nos contratos onerosos, pois ambos os contratantes têm direitos e deveres, vantagens e obrigações; a carga ou responsabilidade contratual está repartida entre eles, embora nem sempre em igual nível. As partes

concedem-se reciprocamente direitos e reciprocamente contraem obrigações. A onerosidade identifica-se primordialmente pela contraprestação que se segue à prestação, pela vantagem que decorer de um sacrifício do contratante.

Encontra-se muito aproximadamente nesta classificação com as dos contratos bilaterais, visto que as responsabilidades são divididas entre os contratantes.

**Contratos Comutativos e Aleatórios:** Contratos Comutativos é quando cada uma das partes tem uma prestação certa e definida. Conforme cita Venosa (2011 p. 417) “É comutativo o contrato no qual os contraentes conhecem, [...] suas respectivas prestações. [...] Nos contratos comutativos, as partes têm, de plano, o conhecimento do que têm que dar e a receber”.

Contratos Aleatórios é quando as partes tem prestações incertas, o conhecimento das prestações de uma ou ambas as partes irão acontecer no andamento do contrato.

Neste subcapítulo foram descritos alguns tópicos importantes utilizados na formação dos contratos em geral. No próximo subcapítulo será abordado especificamente sobre o contrato de afretamento e contrato de transporte marítimo internacional de cargas.

## 2.5 Contrato de Fretamento de Navios

Os Contratos de utilização do navio englobam a exploração, a realização e o controle de navios, o transporte de cargas e pessoas por águas. Sua principal função é o aproveitamento de contraprestação, decorrente do direito do uso e a satisfação.

Contrato de fretamento é quando o fretador concede ao afretador, por um período, direitos sobre a função da embarcação, podendo ser transferido a sua posse ou não.

Conforme cita Martins (2008, p.138) “[...] o contrato de fretamento é aquele no qual uma das partes contratantes (freteador) disponibiliza o navio, ou parte dele, para fins de navegação marítima a outra parte contratante (afretador), mediante retribuição pecuniária denominada frete ( *hire* ).”

Anjos sobre o tema, também conceitua (1992, p. 1884) “[...] Fretamento ou afretamento é o contrato pelo qual pessoa, o fretador, coloca à disposição de outra pessoa, o afretador, seu navio ou partes dele, mediante o pagamento de uma soma denominada frete”.

O contrato de afretamento oportuniza aos empresários do ramo da navegação que não tem navios disponíveis, a oportunidade de alcançar seus propósitos comerciais, sejam eles para uso próprio ou para terceirização.

### **2.5.1 Modalidades de Contrato de Afretamento**

Como modalidade de contrato de afretamento se destacam três tipos, a saber: a) a casco nu; b) por viagem; e, c) por tempo.

Conforme descrito no art. 2º da Lei n. 9.432/97, que destaca os contratos de afretamento previstos na legislação brasileira, bem como seus respectivos conceitos:

Art. 2º Para efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

I – afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

II – afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III – afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens [...].

Nos itens seguintes serão apresentados as principais características dos referidos tipos de contrato de afretamento e sua relação com a origem da demurrage de contêineres, especificamente no contrato de afretamento por viagem.

### 2.5.1.1 Fretamento a Casco Nu

O contrato a casco nu, conhecido como bare boat ou demise charter party, é realizado quando o proprietário do navio disponibiliza o controle do navio por tempo indeterminado.

Conforme cita, Martins (2008, p.208):

Nos contratos de afretamento a casco nu, o fretador obriga-se a disponibilizar o navio, sem estar armado e quipado, ao afretador mediante a pagamento de uma retribuição ( hire) pagável em intervalos determinados durante o período do contrato.

A hermenêutica decorrente da expressão *fretamento a casco nú* remete a exegese de ser fretado o navio desarmado e desequipado, ou seja, desprovido do comandante, tripulação, e demais intens inerentes necessários à navegação.

Rodrigues (2010, p.110) em relação ao tema, também considera que “o Fretador transfere a posse do navio sem tripulação, combustível ou sobressalentes, mediante o pagamento de um aluguel, prazo determinado”.

Nesta modalidade o afretador, recebe o navio desarmado, assim, com carência de comandante, de tripulação e equipamento necessários, ou seja, o afretador será como dono do navio, caberá a ele a tomada de decisão sobre as necessidades e providências a serem tomadas referente ao navio. Neste sentido o afretador se responsabilizara pelo comando do navio, incluindo comandantes, tripulantes e outro membros.

Referente a responsabilidade civil, o afretador responderá sobre danos à carga e prejuízos causados a terceiros durante a viagem marítima.

Neste contrato cabe ao afretador cumprir a gestão comercial e gestão náutica da embarcação.

### 2.5.1.2 Afretamento por tempo

O contrato por tempo, conhecido como time charter party, é quando o fretador sendo proprietário ou não, coloca a disposição do afretador a embarcação, para que o mesmo possa executar seus deveres comerciais, assim transportando cargas de terceiros. Então o fretador durante o prazo contratual acertado, realiza viagens que será indicado pelo afretador.

Conforme cita Martins (2008, p.192) " Contrato de fretamento por tempo – TCP – define-se como o contrato pelo qual o fretador se obriga a disponibilizar o navio armado, equipado e em condições de navegabilidade à disposição do afretador, por tempo determinado."

Rodrigues (2010, p.110) cita sobre o tema:

O Fretador transfere ao Afretador as decisões comerciais quanto a um navio tripulando e abastecido, por um prazo determinado, mediante o pagamento de um aluguel (**Hire**) diário, normalmente estabelecido em dólares americanos, de forma a cobrir os custos com a tripulação, manutenção, depreciação e mais a sua taxa de lucro, [...] Cabem ao Afretador as despesas variáveis ( combustível e custos portuários). O proprietários mantém a seu cargo a responsabilidade técnica. ( decisões náuticas e manutenção do navio).

Nesta modalidade, o proprietário ou armador disponibiliza o navio completamente armador ao afretador e em condições de navegabilidade.

Quanto às obrigações do afretador transcorre a gestão comercial. Sua principal responsabilidade é o pagamento do frete, o mesmo é determinando conforme o tempo da viagem, que frequentemente é realizado semanalmente.

Importante destacar as resposanbilidades civil das partes,o afretador é responsável pelos eventuais prejuízos da mercadoria transportada e o fretador é responsável perantes a prejuízos e perdas de terceiros e outros, eventuais causados em viagem.

### 2.4.1.3 Fretamento por Viagem

O contrato de afretamento por viagem, conhecido como Voyage charter party, é realizado quando é contratado o navio, por uma ou várias viagens.

Conforme cita Martins (2008, p.214) "O contrato de fretamento por viagem é o contrato pela qual o fretador coloca determinado navio a disposição do afretador para realização de uma ou mais viagens pré-estabelecidas. Destarte, o fretador se obriga a transportar a carga ajustada, de um determinado porto de embarque a um determinado porto de desembarque, mediante pagamento do frete fretado".

No contrato por viagem, existem as negociações mais comuns, sobre as negociações e responsabilidades de pagamento, conforme cita Rodrigues (2010, p. 111 e 112):

[...] No Voyage Charter, as negociações mais usuais sobre quem paga o quê, costumam ser as seguintes:

**Full liner Terms:** o armador é responsável pelo embarque e pela descarga. É a condição usual na Conferências de Fretes

**FIO – Free In And Out:** o frete cobre apenas o transporte e arrumação da carga a bordo. O armador não é responsável nem pelo embarque e nem pela descarga.

**Fios- Free In, Out And Stowed:** o embarcador responsabiliza-se pela estivagem da mercadoria à bordo, em um período previamente acordado (prancha). Cabe ao Armador proceder a sua descarga no porto de destino. O frete não cobre as despesas de embarque e descarga e nem de arrumação da carga a bordo. O detalhe deste tipo de contrato é que o armador impõe a condição de que a carga seja arruada à bordo para que o navio fique nas condições ideais de navegabilidade para suportar os esforços de alquebramento do mar.

**FioSt- Free In And Out, Stowed And Trimmed:** IGUAL AO MODELO FioSt, Além do quê, o embarcador assume a responsabilidade, durante o carregamento, acatar orientações do comando do navio para fins de arrumação do calado final após o embarque.

**Filo – Free In Line Out:** o embarcador é responsável pela estivagem da mercadoria a bordo no porto de embarque, dentro de um período contatual mínimo e máximo para estas operações (prancha), para efeito dos pagamentos de *Demurrage ou Despatch*. Cabe ao Armador proceder a descarga no porto de destino.

**Fislo – Free In, Stowed And Liner Out:** o embarcador é responsável pelo embarque e pela arrumação da carga a bordo. O armador é responsável pela descarga.

**Lifo – Free In, Stowed And Liner Out:** o armador é responsável pelo embarque e o consignatário pela descarga.

No **Voyage Charterers** [...], Armador e Afretador acordam previamente a quantidade da carga, a prancha ( ritmo operacional), o período máximo para realização das operações, o tempo entre os portos. Etc. No porto, o

acompanhamento é feito através do **Statement of Facts** ou **Time Sheet** . Em decorrência deste controle, duas situações podem ocorrer:

**Demurrage:** multa operacional diária a ser paga pelo afretador quando as operações levam mais tempo do que o estabelecido no contrato ou quando existe tempo de espera para a atracação de navio sem responsabilidade por parte do armador

**Despatch:** gratificação a que o afretador tem direito por operar o navio em tempo menor que o prazo contratual. Normalmente a taxa diária do Despatch é metade da taxa da Demurrage.

No que tange a presente pesquisa, cumpre destacar a origem da demurrage de contêiner, vem da sobreestadia de navio prevista no contrato de afretamento por viagem, conforme cita Coelho (2010, p.60):

Importante salientar que a palavra demurrage/ sobre-estadia utilizada no Direito Marítimo advém da penalização pelo atraso na liberação da embarcação, no contrato de afretamento, segundo dispõe Roosevelt Bladimir Sosa:

Demurrage – o mesmo que sobrestadia.

Sobrestadia – prazo excedente ao da permanência de uma embarcação no Porto Por extensão se denomina a indenização que se paga ao armador pela detenção de navio em virtude de atraso no carregamento ou descarregamento ou por qualquer outra causa que não seja de sua responsabilidade.

Esta utilização foi repassada para o contêiner, pois havia o entendimento que o contêiner representa um equipamento acessório do veículo transportador, representa um extensão do convés da embarcação, portanto, incorporou-se a referida penalidade para o atraso na devolução da unidade de carga após o prazo do free time concedido (COELHO, 2010).

Importante ressaltar que a relação de acessoriedade do navio e os contêineres, de acordo com o art. 24 da Lei 9611/98, não é mais exclusiva do navio, mas sim do contêiner com quaisquer veículos transportadores que estiverem utilizando o equipamento.

Na modalidade de afretamento por viagem é responsabilidade do armador a gestão comercial, contudo o fretador deve fornecer tripulação e equipamentos para viagem.

Referente a responsabilidade civil, o armador responde pelos danos e prejuízos causado a terceiros no período da viagem

#### **2.4.2 Formação do Contrato de Afretamento**

A formação do contrato, nasce da vontade das partes, onde se chega a um acordo. Nessa fase existe algumas etapas pré-contratuais com importante relevância no que se refere a aspectos logísticos, operacional e jurídico.

Conforme cita Martins (2008, p.154):

Geralmente, se destacam as seguintes fases da negociação de um contrato de afretamento.

- I) Proposta, comumente denominada oferta firme ( firm offer);
- II) Resposta;
- III) Recap (recaptulation)
- IV) Fechamento do contrato ( fixture).

Nos contratos preliminares, a contratação, como regra, se inicia com a apresentação de proposta owners firm offer (oferta firme do armador), cujo teor varia de acordo a modalidade de contrato de afretamento e referencia o prazo de aceitação da proposta. Analisando a proposta o afretador de manifesta:

- I) Aceitando parcialmente ( charteres accept owners, except...), resposta comumente denominada contra (conter);
- II) Recusando a maioria dos termos e reenviando uma contraproposta (conter offer)
- III) Recusando totalmente os termos oferecidos ( charterers decline owners offer without conter); e
- IV) Aceitando e procedendo ao fechamento do contrato (fixture).

O contrato de afretamento em regra geral é formalizado por escrito, neles são utilizados contratos padrões de carta-partida. Em sua formação domina a regra da liberdade contratual.

Conforme cita Martins (2008, p.147) " [...] o contrato de afretamento é livremente negociado entre fretador e afretador e instrumentalizado por meio de uma

carta de fretamento ou carta de partida, não configurando, portanto contrato de adesão”.

De acordo com o mercado, existe algumas formas de contratação, a tradicional que se resulta a assinatura escrita com as partes presentes, num contrato padrão com cláusulas adicionais, porém, a prática mais usada é entre ausentes, a proposta realizada é feita através de email, telefone, fax e outros meios, para futuramente a assinatura do contrato.

Na formação do contrato, destacam-se dois sujeitos fundamentais, o Fretador e Afretador, atualmente existe mais um mediador na formação do contrato, o broker. O mesmo é um intermediário especializado no ramo de afretamento marítimo, sua atuação é representar fretadores e afretadores na prestação de serviços, suas funções são, reserva na praça e efetivar o contrato.

### **2.4.3 Carta Partida ou Carta de Afretamento**

A carta partida é um excelente instrumento, que serve de comprovação do contrato de afretamento acertado entre as partes contratantes o fretador e o Afretador, o mesmo não aceita que seu conteúdo seja modificado, somente é permitido adendos.

Confirme cita Martins (2008, p.156) “ A carta-partida é o instrumento por excelência que comprova o contrato de Fretamento: fretador e afretado”.

Keedi (2010, p.96) “ O fretamento de navio é ajustado por meio da assinatura de um documento denominado *charter party* (carta partida ou carta de fretamento). Nele são mencionados todos os pontos acordados entre partes : fretador e afretador. Pode se dar também para vários embarcadores em conjunto, ficando cada afretador com um pedaço do espaço do navio.

A tendência da natureza jurídica da carta partida e de forma preponderantes, aplica o entendimento de que é, de fato, a clareza escrita no contrato de afretamento é considerado um contrato.

No art. 566, do código comercial cita da natureza e forma do contrato de fretamento e das cartas partidas:

O contrato de fretamento de qualquer embarcação, quer seja na sua totalidade ou em partes, para uma ou mais viagens, quer seja à carga, colheita ou prancha. O que tem lugar quando o capitão recebe carga de quanto se apresentam, deve provar-se por escrito. No primeiro caso o instrumento que se chama carta-partida ou carta de fretamento, deve ser assinado pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplo; e o segundo, o instrumento chama-se conhecimento, e basta ser assinado pelo capitão e o carregador. Entende-se por fretador o que dá, e por afretador o que toma a embarcação a frete.

No mercado são remetido dois documentos diferentes do ponto de vista jurídico, a Carta-partida cuja função e as obrigações e relações entre fretador e afretador, todavia, tem a atividade de representação do contrato de fretamento original, e o BL que serve de comprovação da entrega da mercadoria.

## **2.6 Contrato de transporte marítimo internacional de Cargas**

Contrato de transporte marítimo de mercadoria, inicia-se quando o transportador, por meio de pagamento, irá transporta a mercadoria de um porto a outro, até seu destino final.

Conforme cita Martins (2008, p.247) “ Conceitualmente, por contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias entedeu-se aquele pelo qual um empresário transportador (carrier) se obriga, mediante a remuneração (frete), a transportar por mar, de um porto a outro, uma certa quantidade de mercadoria que lhe foi entregue pelo embarcador (shipper) e a entrega-la a um destinatário”.

O contrato é realizado entre o transportador e o embarcador, visto que o beneficiário terceiro é o consignatário, visando seu principal objetivo é o deslocamento da mercadoria de um porto a outro.

Conforme cita Martins (2008, p.261) “ [...] O elemento fundamental do contrato marítimo de transporte é especificamente o transporte de carga de um ponto a outro pelo mar [...]”.

Todavia, o contrato está submetido a prazos e condições que deve ser notado por ambas as partes contratantes durante seu cumprimento, desta forma, o transportador tem a obrigação de entregar a mercadoria, no lugar acertado. Com isso, deve destacar que as mercadorias devem ser entregues da mesma forma que foi lhe entregue, algumas perdas são admitidas com consequência da natureza do produto transportado.

Nesse sentido, segue a seguir a identificação das principais partes integrantes do contrato de transporte marítimo de cargas.

### **2.6.1 O transportador**

O transportador é a parte responsável pela firmação do contrato de transporte marítimo de mercadoria. Conforme cita Martins (2008, p.248) “O transportador (*carrier*) é a parte contratada que firma um contrato de transporte de determinada mercadoria, por navio, de um porto a outro. “O transportador não é necessariamente proprietário ou armador do navio e nem sempre executa efetivamente o transporte (transporte executor).”

A diferença entre o transportador contratante e o transportador executor é que o transportador executor pode ser o proprietário do navio, fretador ou armador, efetivamente fazendo parte do transporte.

Conforme cita Martins (2008, p.249) “O transportador executor é uma pessoa distinta do transportador contratante. É o proprietário, fretador ou armador do navio que efetua, de fato, totalidade ou parte do transporte.”

Com isso entende-se que o transportador real é o armador, representado por agência marítima, uma vez sua função é de representar o armador. Já o transportador contratual é evidenciada na figura daqueles que mesmo sem o veículo transportador, comercializam em nome próprio o espaço destinado ao frete, anteriormente, adquirido

junto ao transportador real, regidas parte são identificadas como os NVOCC e as agências de carga.

### **2.6.2 Embarcador**

O embarcador, conhecido como shipper, é a parte que requisita para o transportador o transporte da mercadoria. O mesmo, geralmente, é identificado na pessoa do importador ou exportador. Conforme cita Martins (2008, p. 257) “ O embarcado (*shipper*), é a parte contratante que solicita ao transportador de mercadorias e as entregas, mediante o pagamento do frete. Em regra, o embarcador está identificado em razão das responsabilidades evidenciadas no INCOTERMS, nos termos, EXW, FAS e FCA, o embarcador será o importador; nos demais termos (FOB, CRF, CPT, CIF, DES, DEQ, DDU e DDP), o embarcador será o exportador”.

### **2.6.3 Destinatário**

O destinatário também conhecido como, consignatário ou receptor é a pessoa designada a receber a mercadoria (MARTINS, 2008)

O destinatário não é considerado parte integrante do contrato, pois o mesmo só aparece após a celebração do contrato. Conforme Cita Martins (2008, p. 259) “ Todavia, embora o destinatário não seja parte contratante, terá direitos e obrigações resultantes do contrato, especialmente o direito de exigir o pagamento de indenização por avarias ou falta de mercadorias”.

O destinatário nem sempre será o dono da mercadoria, com isso, não terá direito de posse sobre a carga (MARTINS, 2008).

#### 2.6.4 Agência Marítima

Agência Marítima é uma empresa que tem a função de representação do Armador. Especialmente a funções de auxiliar na armação e auxiliar no transporte marítimo. (MARTINS, 2008)

Entre as varias funções da agência marítima, devemos destacar o angariamento de carga e o controle das operações de carga e descarga.

O contrato de prestação entre armador e agência marítima inclui a administração do navio, o recebimento do frete, a representação do navio e do armador com as autoridades portuárias e governamentais e o atendimento aos clientes( MARTINS, 2008).

O conhecimento marítimo, geralmente é emitido pelo agente marítimo em nome e por conta do armador (KEDDI, 2000).

#### 2.6.5 Agência de Carga

O agente de carga é visto como prestador de serviços para importadores e exportadores, conforme cita Keedi (2011, p. 119) “[...] sendo um prestador de serviços para reserva de praça, que é a contratação do transporte em navios, para seus cliente, e que trabalha para empresas que não têm interesse em fazer isso diretamente. Pode providenciar a logística de transporte necessário à entrega da mercadorias”

Na mesma linha Cita Coelho (2011, p.58):

[...] a agencia de carga – international Freight forwarder – o qual oferece ao publico em geral o serviços de transporte marítimo internacional, que inicia com o recebimento da carga e só vem a findar na sua entrega no local de destino a quem de direito, mediante apresentação do conhecimento original de embarque.

Os agentes de cargas, assim como os transitórios de carga, despachantes e comissionados são agentes de carga, os mesmo fazem a representação do importador e exportador, conforme cita Keedi (2010, p.98):

O transitório de carga, em inglês *freight forwarder*, e com grande atuação em todo mundo [...] é uma empresa de serviços gerais, com conhecimento logísticos extraordinários, sendo um verdadeiro operador logístico. Quando não esta estabelecido nos diversos países em que atua costuma utilizar serviços de outros transitórios, através de acordos operacionais de representação, de modo a estar presente em todos eles. Assim, tem ramificações internacionais e costuma substituir o embarcador ou o consignatário nas suas operações. É a figura ideal para uma terceirização de serviços do embarcador ou consignatário da carga, providenciando em seu lugar todas as operações necessárias a isso.

Para os agentes de carga é muito comum a solicitação da retirada da carga de um ponto ao outro, assim sendo livrando o importador ou exportador de incômodos legais e operacionais de sua mercadoria.

### **2.4.3 NVOCC**

A sigla NVOCC (Now-Vessel Operating Common Carrier) que significa, transportador comum não-operador de navio ( MARTINS, 2008).

A sua temática é uma das mais polêmicas do direito marítimo. Sua complexidade e desde o enquadramento jurídico, as responsabilidades e as obrigações. (MARTINS, 2008).

Conforme Cita Salgues “O NVOCC surge quando algumas empresas controladas de grandes volumes de cargas (principalmente graneis sólidos), mas sem navios, afretam (de armadores-proprietários) por tempo ou a casco nu navios para transportarem as cargas por eles controladas”

No mesmo sentido Keedi (2010, p.96) “ É um armador sem navio, portando uma empresa que opera através de navios de empresas de navegação, não tendo o

seus próprios. É conhecido no meio marítimo como um consolidador e desconsolidador de carga, termo inadequado para sua função de transportador, nesse caso um armador”

As atividades do NVOCC são regradas pela Comissão Marítima Federal dos EUA, já no Brasil não há uma legislação específica, conforme cita Martins ( 2008, p. 252) “ No Brasil, não há uma legislação específica para o nvocc. Há apenas uma resolução da extinta Sunamam (Superintendência Nacional de Marinha Mercante, Atual DMM), Resolução n.9.068 de 04 de março de 1986, que surgiu exatamente da necessidade de reconhecimento da existência legal e de regulamentação das atividades do NVOCC pela legislação brasileira no intercâmbio comercial entre os EUA e o Brasil”.

No mesmo sentido Cita Keedi (2010, p. 96):

Nos Estados Unidos, ao contrário, a lei o definiu como um transportador que não opera navio no qual a carga é transportada, e é um embarcador na sua relação com o transportador marítimo. É citado, ainda, como o operador de transporte não armador que assume todas as responsabilidades da movimentação de carga de ponto a ponto, emitido documentação apropriada e utilizando navios de terceiros, na qualidade de usuário.

No Brasil, ele não é regulamentado, e sua operação se dá normalmente, como representante de NVOCC estrangeiro, recebendo deste uma nomeação. Essa carta não precisa mais, como no passado, ser apresentada e registrada no DMM- Departamento da Marinha Mercante. O registro pode ser feito pela internet, no módulo Mercante, do Ministério dos transportes, o sistema eletrônico de recolhimento do AFRMM- adicional de frete para renovação da marinha mercante.

O NVOCC surgiu oportunizando o mercado e sendo de grande valia para o armador no intuito de racionalização do transporte.

Assim cita Keedi sobre seu relacionamento com os clientes e armadores ( 2010, p. 97):

As relações no NVOCC com seu cliente dono de carga é a de um armador, mas a sua com o armador é apenas a de embarcador. Nesse sentido, ele emite um conhecimento de embarque para cada um de seus clientes, para cada carga entregue, recebendo do armador apenas um conhecimento representativo da carga total do container. Esse conhecimento de embarque é sempre consignado a outro NVOCC no destino, que fará a entrega no manifesto de cargas unitizadas àquela alfândega, na qualidade de

responsáveis pelo transporte marítimo internacional, para realização da chamada desconsolidação.

Sua relação com o armador e através de contratos de utilização de espaço, por meio de containers, podem haver operações a ser contratada por viagem ou por um determinado tempo e para varias viagens ( KEEDI, 2010).

Portanto, o NVOCC é um espécie de conveniência tanto para armadores quanto para embarcadores, pois ambos encontram nele um elo, principalmente com o problema de pequenas cargas. Este tipo de operação e este trabalho em conjunto permitem que as pequenas cargas sejam embarcadas e os vendedores cumprirem seus contratos sem problemas de espaço de navio. É assim uma figura de grande de alto valor para a navegação, funcionando como parceiro ideal para o armador e uma excelente transportadora para pequeno embarcador ou consignatário (KEEDI, 2010)

Nesse sentido, ressalta-se a total inexistência de relação do NVOCC com o contêiner.

### **3 O uso do contêiner no transporte marítimo internacional de carga**

Neste capítulo, será abordado alguns aspectos históricos e operacionais do contêiner e sua importância no transporte internacional.

#### **3.1 O Contêiner**

Com as necessidades de transporte multimodais, no século XX houve a exigência de um novo padrão de embalagem para o transporte de mercadorias, tendo então aparecido o contêiner (CASTRO, 2012).

O contêiner foi incluído no transporte marítimo a partir de 1950, o mesmo tem causado grandes mudanças no transporte marítimo, o mesmo é considerado parte do navio. Conforme cita Castro (2012, p. 213) " Considerado acessório do navio, o contêiner é um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, dotado de dispositivos de segurança aduaneira e capaz de atender condições técnicas previstas legalmente".

Esse cofre de cargas expandiu-se com o aumento das necessidades dos exportadores. Nesse sentido surgiu vários tipos de contêineres, classificados conforme o tipo de carga (CASTRO 2012)

#### **3.2 Conceito**

De costume o contêiner é conceituado como alguma coisa que serve no transporte da mercadoria. Conforme cita Castro (2012, p. 254) "[...] É considerado um

receptáculo (como um caixa ou jarro) que contém mercadorias e um compartilhamento portátil no qual a carga é colocada [...]”.

Ainda conforme Castro (2012, p.254) “ O contêiner marítimo tradicional pode ser definido como uma caixa de metal, contendo portas e travas para seu fechamento, de modo a proteger a carga colocada no seu interior”.

Ainda neste sentido, Keedi ( 2010, p.74)” O container marítimo pode ser definido como uma caixa de metal, retangular, contendo portas e travas para o seu fechamento, também locais para colocação de lacres, de modo a proteger a carga colocado em seu interior[...].”.

### 3.3 Padronização

Com o desenvolvimento do uso do contêiner, houve a necessidade de padronização dos contêineres.

Conforme cita Coelho (2011, p.25):

[...] o novel equipamento enfrentou muitas dificuldades de uniformização e consenso quanto ao tamanho, à forma, aos tipos e às outras características. Tratava-se de uma novidade que passou a ser utilizada e transportada por vários países diferentes, cada qual com sua legislação e precedentes de controle, criando vários sistemas desenvolvidos para tal função, todos de forma independente, gerando grande confusão na utilização do contêineres e no controle de propriedade.

No cenário internacional, foi criada a IOS (International Organization for Standardization), que começou a divulgação das normas dos contêineres. As normas foram aceitas em quase que universalmente, com exceção de alguns armadores norte-americanos.

Na década de 60, houve grandes debates para a padronização dos contêineres, principalmente entre American Standard Association British Standard e a internacional Organization for Standartion (ISO). (COELHO, 2011)

Com o passar do tempo o sistema proposto pela ISO predominou e passando o tempo foram tomadas medidas importantes na normalização do contêiner.

Em 1971, a ISO e o BIC entraram em um consenso quanto o registro das unidades de carga por meio do BIC-Code (COELHO, 2011)

Depois de muita dificuldade com os fabricantes e proprietários dos contêineres, e a contribuição do BIC, finalmente, chegou-se ao início da normalização por meio da ISSO/DIZ 2716, em abril de 1972, a qual originou a normativa ISSO 6346, no ano de 1981 (COELHO, 2011).

### 3.4 Tipos de Contêiner

Com a necessidade do transporte de carga o contêiner vou evoluindo, com isso foram desenvolvidos vários modelos de equipamento para o transporte de carga.

**DRY VAN:** é conhecido como o contêiner mais utilizado para o transporte de cargas e o primeiro a ser criado, conforme aos utilizados por Malcon M'Clean, no ideal X. Trata-se de uma unidade de carga totalmente fechada, geralmente com uma porta nos fundos, pode ser com ou se ventilação, este equipamento é adequado para o transportar cargas secas, como roupas, moveis, calçados; e pode transportar cargas úmidas, desde que devidamente embaladas ( COELHO, 2011).

Este equipamento tem disponíveis os tamanhos de 20 e 40 pés.

Container 20 Dry						
Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)	Cap.Cúbica (m <sup>3</sup> )	Cap.Carga (ton)	Tara (ton)
Externa	2,438	6,06	2,59	33	28,15	2,33
Interna	2,352	5,9	2,39			
Porta	2,34	----	2,283			



Container 40 Dry						
Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)	Cap.Cúbica (m <sup>3</sup> )	Cap.Carga (ton)	Tara (ton)
Externa	2,438	12,192	2,59	67,7	28,7	3,8
Interna	2,352	12,03	2,39			
Porta	2,34	----	2,275			

Fonte: [http://www.tutoya.com.br/containers\\_e\\_medidas.pdf](http://www.tutoya.com.br/containers_e_medidas.pdf)

**Bulk Container:** É um contêiner totalmente fechado, com algumas aberturas no teto, por onde é realizada a estufagem da unidade de carga, é usualmente utilizado para o transporte de cargas como produtos agrícolas e grãos (COELHO, 2011).

Bulk Container						
Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)	Cap.Cúbica (m <sup>3</sup> )	Cap.Carga (ton)	Tara (ton)
Externa	2,438	6,058	2,591	32,7	28,03	2,54
Interna	2,366	5,838	2,374			
Porta	2,144	----	0,500			



Fonte: [http://www.tutoya.com.br/containers\\_e\\_medidas.pdf](http://www.tutoya.com.br/containers_e_medidas.pdf)

**Reefer:** é um contêiner totalmente fechado, com portas no fundo. Este equipamento possui compartimento eletrônicos para o controle da temperatura da, com função de manter a carga refrigerada. Conforme cita Coelho (2011, p. 39)” Também conhecido como refrigerado ou frigorífico, é totalmente fechado, com portas no fundo, revestido de poliuretano, injetado com objetivo de proporcionar isolamento térmico. Possui compartimento eletrônico de controle de temperatura, com a finalidade de manter a carga refrigerada, geralmente entre + 25°C e – 25 graus C°[...]”.

Este equipamento é apropriado para cargas que necessitam de controle de temperatura durante o transporte da mercadoria, geralmente mercadorias alimentícios, congelados ou não (COELHO, 2011).

É disponível nos tamanhos 20 e 40 pés.



Refrigerated 20						
Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)	Cap.Cúbica (m3)	Cap.Carga (ton)	Tara (ton)
Externa	2,438	6,06	2,59	28,1	21,8	3,2
Interna	2,285	5,45	2,26			
Porta	2,32	----	2,25			

Refrigerated 40						
Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)	Cap.Cúbica (m3)	Cap.Carga (ton)	Tara (ton)
Externa	2,438	12,192	2,59	67,3	26,28	4,2

Fonte: [http://www.tutoya.com.br/containers\\_e\\_medidas.pdf](http://www.tutoya.com.br/containers_e_medidas.pdf)

**Open Top:** é um contêiner aberto em cima, o equipamento pode ser fechado apenas com uma lona removível é impermeável por ocasião de seu enchimento ou desenchimento. Ele foi construído especialmente para o transporte de mercadorias que só podem ser unitizadas pela parte de cima. (COELHO, 2011).

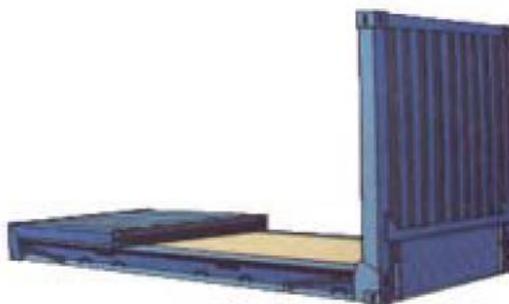


<b>Open Top 20</b>						
<b>Dimensões</b>	<b>Largura (m)</b>	<b>Comprimento (m)</b>	<b>Altura (m)</b>	<b>Cap.Cúbica (m3)</b>	<b>Cap.Carga (ton)</b>	<b>Tara (ton)</b>
Externa	2,438	6,06	2,59	32,6	21,7	2,3
Interna	2,34	5,89	2,36			
Porta	2,32	----	2,25			

<b>Open Top 40</b>						
<b>Dimensões</b>	<b>Largura (m)</b>	<b>Comprimento (m)</b>	<b>Altura (m)</b>	<b>Cap.Cúbica (m3)</b>	<b>Cap.Carga (ton)</b>	<b>Tara (ton)</b>
Externa	2,438	12,192	2,59	67,3	26,28	4,2
Interna	2,352	12,024	2,38			
Porta	2,32	----	2,25			

Fonte: [http://www.tutoya.com.br/containers\\_e\\_medidas.pdf](http://www.tutoya.com.br/containers_e_medidas.pdf)

**Flat Rack:** é um contêiner sem paredes e teto. É adequado para cargas pesadas e grandes. Este equipamento é utilizado para grandes máquinas, veículos sobre trilhos, etc. Há modelos de 20 e 40 pés. (COELHO, 2011).



<b>Flat Rack 20</b>						
<b>Dimensões</b>	<b>Largura (m)</b>	<b>Comprimento (m)</b>	<b>Altura (m)</b>	<b>Cap.Cúbica (m3)</b>	<b>Cap.Carga (ton)</b>	<b>Tara (ton)</b>
Externa	2,438	6,06	2,59	32	29,5	3
Interna	2,352	5,9	2,31			
Porta	----	----	----			

<b>Flat Rack 40</b>						
<b>Dimensões</b>	<b>Largura (m)</b>	<b>Comprimento (m)</b>	<b>Altura (m)</b>	<b>Cap.Cúbica (m3)</b>	<b>Cap.Carga (ton)</b>	<b>Tara (ton)</b>
Externa	2,438	12,192	2,59	56,6	40,05	4,95
Interna	2,41	12,02	1,955			
Porta	----	----	----			

Fonte: [http://www.tutoya.com.br/containers\\_e\\_medidas.pdf](http://www.tutoya.com.br/containers_e_medidas.pdf)

**Platform:** é um contêiner sem paredes, sem cabeceiras e sem teto, tem apenas o piso. O equipamento é adequado para cargas pesadas. Existem modelos de 20 e 40 pés. (COELHO, 2011).



<b>Plataforma 20</b>						
<b>Dimensões</b>	<b>Largura (m)</b>	<b>Comprimento (m)</b>	<b>Altura (m)</b>	<b>Cap.Cúbica (m3)</b>	<b>Cap.Carga (ton)</b>	<b>Tara (ton)</b>
Externa	2,438	6,06	0,226	29,0		
Interna	2,413	6,02	----			
Porta	----	----	----			

<b>Plataforma 40</b>						
<b>Dimensões</b>	<b>Largura (m)</b>	<b>Comprimento (m)</b>	<b>Altura (m)</b>	<b>Cap.Cúbica (m3)</b>	<b>Cap.Carga (ton)</b>	<b>Tara (ton)</b>
Externa	2,438	12,192	0,626	67,0		
Interna	2,285	12,15	----			
Porta	----	----	----			

Fonte: [http://www.tutoya.com.br/containers\\_e\\_medidas.pdf](http://www.tutoya.com.br/containers_e_medidas.pdf)

**Tank:** é um contêiner tanque, próprio para transporte de produtos no estados líquido. Existe um tipo especial que possibilita o transporte de líquidos perigosos e outro especial para o transporte de gases. Há modelos de 20 e 40 pés (COELHO, 2011)



Tank Container						
Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)	Cap.Cúbica (m3)	Cap.Carga (ton)	Tara (ton)
Externa	2,438	6,06	2,59			
Interna	----	----	----			
Porta	----	----	----			

Fonte: [http://www.tutoya.com.br/containers\\_e\\_medidas.pdf](http://www.tutoya.com.br/containers_e_medidas.pdf)

**Mafi:** é declarado pelo armador como container de apoio à carga no interior da embarcação. Pode acompanhar a carga quando desembarcada. A não descarga implica em informações junto ao Siscomex Carga do container na declaração do container. ( PORTO DE PAPEL, 2014).

Existem varios tipos de Mafi visto que ele é um suporte para container.

## **4 A DEMURRAGE PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA**

Neste Capítulo serão descritos os documentos relativos que influenciam na cobrança da demurrage, juntamente com sua origem, objetivo, previsão contratual, natureza jurídica e por fim sua importância no transporte marítimo internacional de cargas.

### **4.1 Documentos relativos à utilização do contêiner no transporte marítimo internacional de carga**

Os principais documentos utilizados no contrato de transporte marítimo internacional de carga relacionados ao uso do contêiner, como o B/L e o termo de responsabilidade, com destaque para importância da previsão de demurrage e sua importância para o transportador real.

#### **4.1.1 Conhecimento de Embarque (Bill of Lading)**

O conhecimento de carga é visto como um dos documentos mais importantes do comércio exterior (ANJOS 1992), o mesmo é o instrumento que representa a evidência do contrato de transporte marítimo.

É o documento essencial utilizado para formalizar o contrato de transporte marítimo, o mesmo deve conter exatamente todas as informações para a realização do transporte e detalhar as responsabilidades das partes envolvidas no processo. (VIERA, 2002)

Conforme Anjos (1992, p.217) "Conhecimento é o documento que prova a propriedade da carga e, nos embarques de mercadorias em navios de linha regular, também evidencia a existência de um contrato de transporte. Usam-se indistintamente

as seguintes expressões para o conhecimento: conhecimento de embarque, conhecimento de frete, conhecimento de carga e conhecimento de transporte”.

Segundo Coelho (2011, p.58) “ O contrato de transporte é formalizado por meio do conhecimento de embarque, documento no qual constará a natureza, a qualidade, o peso da mercadoria transportada, bem como os demais dados contratados, como portos de embarque e desembarque e as demais regras contratuais atinentes à realização do transporte [...]”.

Para Anjos (1992, p.218) o conhecimento de embarque tem as seguintes funções:

- 1) é um recibo das mercadorias, isto é, prova que a mesma foram embarcadas ou foram recebidas para serem embarcadas em determinado navio;
- 2) prova a propriedade das mercadorias nele descritas; e
- 3) serve como evidência dos termos e condições do transporte acordados entre armador e o embarcador.

Segundo Martins (2008, p.280) “[...] o BL emitido em decorrência da formação e conclusão de um contrato de transporte consubstancia, essencialmente, três finalidades distintas: 1) evidência escrita ou prova da existência do contrato de transporte; II) recibo de entrega de mercadoria ao transportador ou bordo do navio; III) título de crédito.

Além de que o conhecimento de embarque considerado um título de crédito que representa a mercadoria transportada, visto que a mercadoria só pode ser entregue com apresentação do documento (COELHO, 2011)

No mesmo sentido Martins (2008, p.282) cita que “ O BL é título de crédito, isto é, documento representativo da mercadoria, junto ao transportador, no destino final para qual o transportador foi contratado”.

Para Werneck (2006, p.26), o conhecimento de carga, também tem outras finalidades como:

- a) Descrever o que é a mercadoria, incluindo os pesos, quantidade e espécies dos volumes, características físicas, marcas (se houver).

- b) Definir quem é o dono da mercadoria; pode ser nominal ou à ordem, isto é, sem identificar o dono – neste caso o dono é aquele que está com a posse do conhecimento.
- c) Informar quem deve ser avisado quando a carga chegar ao seu destino.
- d) Definir o transporte em si, local de embarque, local de destino e valor do frete.

Para exercer sua finalidade comprobatória, o conhecimento deve ser emitido dentro das exigências legais.

De acordo com o Artigo 575 do código comercial o conhecimento de embarque deve ser:

Art 575- O conhecimento deve ser datado, e declarar:

- 1- O nome do capitão, e do carregador e consignatário e o nome e porto do navio.
- 2- A qualidade e quantidade dos objetos da carga, sua marcas e números, anotados à margem;
- 3- O lugar de partida e o de destino, com declaração das escalas, havendo-as.

Segundo o artigo 578 do código comercial “ Os conhecimentos serão assinados e entregues dentro de 24 horas, depois da ultimada a carga, em resgate dos recibos provisórios; pena de serem responsáveis por todos os danos que resultem do retardamento da viagem, tanto o capitão como os carregadores que houverem sido remissos na entrega da mercadoria”.

O preenchimento do BL é no verso do documento, são exigidas algumas informações específicas, como cita Martins (2008, p.267):

Como regra, são exigidas as seguintes informações: demoninação da empresa emissora; número do conhecimento; data da emissão; nome e viagem do navio; embarcador; depositário; nome de quem vai ser notificado quando da chegada da mercadoria; tipo da mercadoria e suas características gerais (quantidade, peso bruto, embalagem, volume, marcas, etc.); forma de pagamento do frete ( prepaid ou collect); valor do frete ( em algarismos e por extenso); nome do agente da companhia transportadora no porto de embarque, com o carimbo e a assinatura do responsável; carimbo do local de estiva da mercadoria ( shipped ou board); portos ou pontos de embarque, destino e transbordo.

No verso estão descritos cláusulas que representam as condições do transporte. Conforme Cita Martins ( 2008, p. 267) “ Destacam-se em essencial e pela relevância, a cláusula Paramount de legislação aplicável, a cláusula de competência jurisdicional, cláusulas limitativas e/ou exoneravas, de responsabilidade do transportador marítimo durante o transporte, cláusula de avaria grossas, entre outras.” Com destaque em especial para cláusula com previsão de cobrança da *demurrage*, em caso de atraso na entrega da unidade de carga.

Em razão da inexistência de previsão detalhada quanto as especificações da demurrage, no conhecimento de embarque, os transportadores se utilizam de um termo de responsabilidade pelo uso e previsão de demurrage, utilizado após a conclusão do transporte marítimo de carga, de maneira a facilitar a conclusão e entrega da mercadoria ao destinatário.

#### **4.1.2 Termo de responsabilidade**

O Termo de responsabilidade é o documento exigido para que o importador ou exportador se responsabilize a devolver o contêiner no prazo acordado para uso livre, denominado *free time*, conforme cita Coelho (2011, p.59) “[...] um free time ( período livre) de utilização do contêiner após seu desembarque no porto de destino, o qual é formalizado por meio de um termo de responsabilidade assinado pelos representantes legais do importador ou exportador, no qual fica estabelecido um valor de demurrage( sobre-estadia), espécie de multa contratual pelo atraso na utilização e devolução do contêiner além do prazo estabelecido de free time”.

O termo de responsabilidade se caracteriza como um contrato de adesão, em que o usuário do serviços simplesmente concorda com as cláusulas estabelecidas pela outra parte. É muito comum a mercadoria não ser liberada caso consignatário da carga não assine o termo de responsabilidade mesmo quitado o frete e as devidas taxas com o armador.

## 4.2 Origem da *Demurrage* no Brasil

A partir de 1993, com a abertura dos portos brasileiros e a explosão das importações, a navegação marítima começou a sofrer com a falta de equipamentos e acomodações das mercadorias oriundas de outras regiões. Isto porque os importadores acostumaram-se a receber as mercadorias e levá-las a suas instalações fazendo-as de armazéns até que pudesse disponibilizar as mercadorias para o mercado consumidor, levando de 30 (trinta) dias até meses para devolver os contêineres aos transportadores, sem que sobre tal ato recaísse qualquer ônus. (SILVEIRA, 2014).

Com isso começou a se pensar em incorporar as regras da sobreestadia de navios na sobreestadia de contêiner, então passaram a criar uma cláusula de contêiner que constaria no conhecimento de embarque e seria inserida no BL. (SILVEIRA, 2014).

Sobreestadia, pode significar o tempo utilizado, ou detenção do navio, além da estadia permitida (COLLYER).

Conforme já mencionado sobreestadia vem do Direito Marítimo, como penalização pelo atraso da embarcação no contrato de afretamento por viagem.

Com isso a sobreestadia foi repassada para os contêineres, pois o entendimento que a unidade de carga representada um equipamento acessório do veículo transportador, uma extensão da embarcação, com isso incorpora-se a devida penalidade para o atraso na devolução da unidade de carga (COELHO, 2011).

Esse entendimento foi adotado pelo Superior Tribunal de Justiça no julgamento do Recurso Especial nº 176.903, PR, no qual foi Relator o Ministro Ari Pargendler, conforme transcrição abaixo:

*DIREITO COMERCIAL. PRESCRIÇÃO. SOBREESTADIA DE "CONTAINERS". CÓDIGO COMERCIAL, ART, 449, INCISO 3º. LEI Nº 6.288, DE 1975, ART. 3º. Na sobreestadia do navio, a carga ou a descarga excedem o prazo contratado; na sobreestadia do "container", a devolução deste se dá após o prazo usual no porto de destino. Num caso e noutro, as ações que perseguem a indenização pelos respectivos prejuízos estão sujeitas à regra do artigo 449, inciso 3º, do Código Comercial. Recurso especial não conhecido" (DJU 09.04.01).*

Lê-se no voto condutor:

*"O artigo 7º da Lei nº 4.907, de 1965, e, depois, o artigo 3º da Lei nº 6.288, de 1975, definindo o "container" como "um equipamento ou acessório do veículo transportador", assimilou a demora na respectiva devolução à sobreestadia do*

*navio.*

*Na sobreestadia do navio, a carga ou a descarga excedem o prazo contratado, na sobreestadia do "container", a devolução deste se dá após o prazo usual no porto de destino. Num caso e noutro, as ações que perseguem a indenização pelos prejuízos estão sujeitas à regra do artigo 449, inciso 3º, do Código Comercial. Nem se compreenderia que, sendo o "container", legalmente, um equipamento do navio, os danos resultantes de sua retenção pudessem ser perseguidos por vinte anos, contra toda a tendência do direito comercial, e que aqueles decorrentes da permanência do navio no porto, além do prazo contratual, só pudessem ser reclamados no prazo de um ano. Ubi eadem ratio, ibi idem causa.*

Esta atitude entrou em muita resistência, mas aos poucos as empresas que trabalham com a importação começaram a negociar maiores dias de free time com os armadores, a fim de evitar a demurrage. Porém, atualmente, verifica-se uma redução no período de dias que compõe o período de uso livre, em razão da atividade desenvolvida pelos transportadores contratuais, os quais, geralmente, negociam um período com o transportador real e repassam um período menor para o consignatário.

### **4.3 Objetivo**

A demurrage ou sobre-estadia é uma espécie de multa contratual pelo atraso na utilização de devolução do contêiner além do prazo estabelecido no free time ( COELHO, 2011).

Conforme cita Keedi (2000) “Demurrage significa uma multa que é aplicada pelo armador, ao seu cliente que está utilizando um container na importação, pelo atraso na sua devolução[...]”

O princípio da sobreestadia é a devolução do contêiner fora do prazo acordado, pois os equipamentos são essenciais para os novos transportes, sem eles os armadores precisam rever sua logística para incorporar novos equipamentos, com isso é cobrado uma indenização pré-fixada para ressarcir o prejuízo pela demora na entrega do equipamento.

O prazo de estadia do contêiner com o importador, geralmente, é definido logo na reserva de embarque entre o transportador e o embarcador. O atraso na entrega do contêiner acarreta na geração de uma penalidade/indenização até a efetivação da entrega do contêiner, essa penalidade/indenização é denominada *Demurrage*.

Este tempo que é negociado entre armador e embarcado é chamado de *free time* (tempo livre), que é adotado de forma diferente entre os diversos armadores. Cada armador tem seu critério para definir os dias de *free time*, podendo ser negociado.

É normal o importador assinar o termo de responsabilidade do contêiner, apenas depois da chegada da mercadoria ao porto de destino no Brasil, nele consta todas as informações sobre as condições de liberação, uso do contêiner e o valor da demurrage.

A devolução do contêiner é de responsabilidade do importador e o pagamento da multa/indenização de *demurrage* independente de qual *INCOTERM* tenha sido contratado.

É importante ressaltar que os valores para pagamento da demurrage é variada, de armador para armador e de acordo com a oferta e procura dos contêineres em determinado local. Conforme cita Keedi (2008, p.76), "Essas multas existem, em especial, pelo fato de o armador, normalmente, não dispor de todas as unidades necessárias à sua operação ao redor do mundo, ou pode ocorrer de ter as unidades necessárias, mas não sobra suficientes para cobrir os atrasos nas suas devoluções".

Seu objetivo é sim promover a conscientização dos importadores para a devolução rápida dos equipamentos. (SILVEIRA, 2014).

Todavia, para que não falte unidades, o armador utiliza da *demurrage*, para que assim o importador devolva o contêiner o mais rápido possível, bem como seja indenizado pelo prejuízo ocasionado por não poder contar com a unidade de carga para um novo frete, com isso aumenta o giro dos equipamentos, assim o armador não necessita alugar mais equipamentos e não terá gastos inesperados. Por outro lado, a demurrage permite ao armador ser indenizado pelo prejuízo ocasionado por não poder contar com a unidade de carga para um novo frete.

#### 4.4 Previsão Contratual ou Origem Costumeira

A demurrage é derivada do contrato de transporte marítimo, o qual é evidenciado no BL, onde as partes envolvidas são o embarcador, o transportador marítimo e o consignatário.

Conforme cita Coelho (2011, p.60) “[...] Admita-se que a cobrança de demurrage decorra do contrato de transporte e de pacto tácito advindo dos usos de costumes [...]”.

O conhecimento de embarque é o documento jurídico fundamental na cobrança de *demurrage*, nele esta estipulado o uso da unidade de carga no transporte marítimo da mercadoria e a previsão genérica da *demurrage*.

Conforme referido pelo Superior Tribunal de Justiça, a qual demonstram aplicação da previsão contratual, em conformidade com a tese:

CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO – PRELIMINAR DE CERCEAMENTO DE DEFESA – REJEITADA – COBRANÇA DE SOBREESTADIA DE CONTAINER DEVIDA- PREVISÃO CONTRATUAL – RESPONSABILIDADE DA APELANTE.

Não assiste razão ao apelante Brasileiro Coelho Indústria e Comércio, que alegou desconhecimento do início da contagem de livre utilização dos container, bem como desse prazo de livre utilização, devendo a mesma pagar as taxas de sobreestadias por cada dia de atraso.

Preliminar de cerceamento de defesa – Por não ter sido aberta a dilação probatória, alegou ter seu direito de defesa cerceado. No entanto, sendo o juiz o destinatário das provas, estando convecido, mas não é necessário a produção de outras provas.

Previsão contratual – As taxa de sobreestadia ou demurrage estão previstas no contrato de transporte em questão, tendo apelante assinado termo de compromisso declarando-se ciente da data de início da contagem do prazo de livre utilização, bem como acerca dos valores iriam ser cobrados pela demora na devolução do containers.

Negado provimento à apelação, à unanimidade de votos.

(TJ-PE, Gabinete dos Des. Fernando Martins, Apelação nº 0245954-9, Rel. Juiz Sílvio Romero Beltrão. Em 05/08/11, unânime)

Por outro lado, a demurrage (sobreestadia), bem como o free time, configuram uma verdadeira prática marítima vinculada ao uso dos contêineres, utilizada a muitos anos no transporte marítimo de carga.

Conforme cita Cardoso e Vianna (2010, p 6,7):

Portanto, embora tenha origem em um contrato de transporte, a jurisprudência pátria vem mitigando o caráter originariamente contratual, vez que tal cobrança está incorporada nos usos e costumes do transporte marítimo, não sendo defeso aos usuários alegarem desconhecimento acerca da cobrança, em caso de atraso na devolução dos equipamentos que lhe foram confiados para transporte de suas cargas, até porque não seria crível admitir a sua utilização por prazo indeterminado sem qualquer ônus.

Cabe, a propósito, transcrever a ementa abaixo, *verbis*:

*APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE COBRANÇA. "DEMURRAGE". DEMORA NA DEVOLUÇÃO DE "CONTAINERS". USOS E COSTUMES NO TRANSPORTE MARÍTIMO.*

*A COBRANÇA DOS DAYS OF DEMURRAGES NÃO PODE DEPENDER DE CONTRATO, CONQUANTO NÃO SE IMPEÇA SUA EVENTUAL PRÁTICA, POSTO QUE É DECORRENTE DO DEPÓSITO DO COFRE DE CARGA.*

*QUANTO AO PRAZO DE DEVOLUÇÃO, TAL É PRAXE NO TRANSPORTE MARÍTIMO, NÃO SENDO CRÍVEL A ALEGAÇÃO DE SEU DESCONHECIMENTO POR AQUELES QUE ATUAM NESTE RAMO. Recurso provido.*

(TJ-RJ, 18ª Câmara Cível, Apelação nº 3.673/00, Rel. Des. Jorge Luiz Habib, j. em 23/05/00, unânime)

No mesmo sentido cita Coelho (2010, p.60):

[...] no Brasil há muito tempo, amparado nas antigas definições de contêiner e extensão da embarcação, pelo qual se admite que a cobrança de demurrage decorra do contrato de transporte e de pacto tácito advindo dos usos e dos costumes, conforme jurisprudência abaixo citada:

*RECURSO ESPECIAL. SOBREESTADIA DE "CONTAINERS" (DEMURRAGE). DECRETO 80.145/77. PRESCRIÇÃO. ARTIGO 449, INCISO III, DO CODIGO COMERCIAL.*

I- O artigo 5º do Decreto 80.145/77 dispõe que "container" não constitui embalagem das mercadorias e sim parte ou acessório do veículo transportador.

II- Por analogia, é de se aplicar aos "containers" a legislação pertinente a sobre estadia de navio. Num caso e noutro, as ações que buscam a indenização, pelo respectivos prejuízos estão sujeitas à regra do artigo 449, inciso III, do código comercial.

Recurso especial provido.

Com isso, a jurisprudência vem mitigando o caráter originário dos usos e costumes na pactuação da sobreestadia, reconhecendo sua incorporação aos usos

e costumes do transporte marítimo, desse entendimento, que a licitude de sua cobrança não mais depende de expressa previsão contratual ( CARDOSO E VIANA 2010).

#### 4.5 Natureza Jurídica

A cobrança de demurrage é uma prática habitual no transporte marítimo de carga, apesar de estar presente no contrato de transporte marítimo internacional, sua natureza jurídica é extremamente polêmica.

Conforme cita Martins (2008, p.225) “No direito Brasileiro, é latente a escassez de doutrina e de precedentes jurisprudenciais. A doutrina e jurisprudência oscilam entre enquadrar a demurrage como indenização por danos materiais em sede de responsabilidade civil contratual e entre destacar a natureza de multa. Destacam-se ainda alguns entendimentos recentes que sustentam o caráter de cláusula penal”.

No mesmo sentido cita Collyer (2006) “Não chegou a um consenso a doutrina maritimista quanto à natureza jurídica da sobreestadia: cláusula penal, multa, suplemento do frete, entre outras”

Muitos dos contratos de afretamento por viagem, tem uma certa demora na operação, e há muito prejuízos para cada caso. Dessa forma foi estabelecido a figura comercial jurídica da demurrage, cuja natureza jurídica é de indenização pré-fixada.

Conforme citado no Tribunal de Justiça Paulista, a demurrage como natureza jurídica de indenização pré-fixada, conforme abaixo:

Respeitado profundamente o entendimento adotado pela r sentença, a “demurrage” não é cláusula penal, mas indenização por descumprimento contratual, a fim de se compensar o proprietário dos contêineres por prejuízos sofridos em razão de retenção indevida pelo devedor, por prazo superior ao contrato, independentemente de culpa pelo atraso, bastando portanto sua ocorrência ( RECURSO PROVIDO. Apel. Nº 001875730.2008.8.26.0562, Relator: Paulo Pastore Filho, Comarca Santos, Órgão julgador. 17º Câmara de Direito Privado, Data do julgamento 04/09/2013).

No mesmo sentido cita Collyer “ [...] o entendimento dominante , por força da jurisprudência, é que sobreestadia é indenização pré-fixada por quebra do contrato ”

Melo (2009) “ No que tange à demurrage de contêiner, a discussão so começou a ser tratada muito recentemente pelos doutrinadores nacionais e internacionais, tendo em vista o próprio processo de unitização das cargas em contêineres trata-se de um situação nova, considerando a historia da navegação doutrina nacional também diverge e está longe de encontrar um consenso”.

É importante ressaltar que é aplicável sobre a sobreestadia de contêiner vem da legislação aplicável da sobreestadia evidenciada nos contratos de afretamento de navios por viagem.

#### **4.6 A importância da demurrage de contêiner no transporte marítimo de Carga**

Como já mencionado demurrage é uma indenização pré-fixada pelo atraso na devolução do contêiner, no prazo acordado. Sua previsão tem origem na sobreestadia de navio e sua função é a mesma de suprir os prejuízos do proprietário do contêiner ou navio, Com isso o princípio da sobreestadia é a devolução do contêiner fora do prazo acordado, pois os equipamentos são essenciais para os novos transportes, sem eles os armadores precisam rever sua logística para incorporar novos equipamentos, com isso é cobrado uma indenização pré-fixada para ressarcir o prejuízo pela demora na entrega do equipamento. Conforme cita Karl (2013):

Se não houvesse o instituto da demurrage no meio marítimo, imagine quanto tempo os consignatários/importadores ficariam em posse do container antes de devolvê-lo. Por oportuno, correr-se-ia o risco inclusive de não devolverem os containeres se não houvesse uma cominação legal, ou seja, uma multa por este atraso. Confirmando que o armador vive de frete, e para realizar o frete, necessita da unidade devolvida ( ... ) a natureza jurídica da demurrage, que não é de prestação de serviço e sim de cláusula penal oriunda de descumprimento contratual ( ... ) Concordo com a precariedade dos serviços prestados pela União. E quanto ao Free Time , há a possibilidade de concessão de um período maior, mas desde que negociado comercialmente antes dos embarques e salvo engano atendendo à algumas condições/exigências, tais como origem/destino determinados, quantidade de

embarques em determinado período, etc. A grande maioria dos armadores procede assim.(..... ) O objeto social de todos os armadores é a realização de frete, e não demurrage. A ( nome da Cia marítima ) tem interesse total que os procedimentos sejam mais céleres, inclusive que os importadores/consignatários devolvam as unidades no prazo concedido de Free-time. Assim evita-se a cobrança da demurrage, e o armador pode utilizar os containeres para o seu objeto social, ou seja, a realização de novos fretes.

Não há dúvidas, que a demurrage (sobrestadia) deve existir para ressarcir os prejuízos ocasionados pelos importadores pelo atraso na devolução do contêiner.

Por outro lado identificou-se que apenas o transportador real – armador é que pode sofrer referido prejuízo, uma vez que o transportador contratual não utiliza o contêiner vinculado a *demurrage*, em novos fretes.

A importância da referida matéria e a necessidade de regulação da área comercial marítima, inclusive, encontra destaque no Projeto de Lei 1.572/2011, em tramite na Câmara dos Deputados, referente ao Direito Comercial Marítimo, em substituição ao Código Comercial Brasileiro Lei 556/1850. Até porquê, o surgimento do contêiner no transporte de carga marítima se deu aproximadamente 100 (cem) anos, após a publicação da referida Lei.

No referido projeto de Lei a subseção II, trata exclusivamente de sobrestadia de unidade de carga, conforme se verifica na transcrição abaixo:

Subseção II – Da Sobrestadia de unidades de carga

Art. [111]. É lícita a previsão de cobrança pelo transportador de contraprestação pela sobrestadia de unidade de carga, se, no seu embarque ou desembarque, ela ficar retida por período superior ao acordado contratualmente.

Art. [112]. A sobrestadia de unidade de carga somente poderá ser cobrada pelo transportador se estiver expressamente prevista no contrato ou no conhecimento.

Art. [113]. A responsabilidade pelo pagamento dos valores devidos em decorrência da sobrestadia 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.

Art. [114]. O termo de retirada de unidade de carga que preencher os requisitos previstos neste artigo, devidamente assinado por duas testemunhas e acompanhado do respectivo contrato ou conhecimento, consiste em título executivo extrajudicial. Este deverá conter:

I – A identificação do embarcador e do consignatário da carga;

II – A identificação das unidades de carga que estão sendo retiradas.

III – O prazo para a devolução livre de cobrança de encargos.

IV – O valor, a periodicidade e a gradação da penalidade pela sobrestadia.

Art. [115]. A sobrestadia de unidade de carga não será devida se o atraso na restituição decorrer de fato imputável direta ou indiretamente ao próprio transportador ou de caso fortuito ou de força maior.

Parágrafo único. A contagem da sobrestadia que já tiver sido iniciada, não se suspende na intercorrência de caso fortuito ou força maior.

Art. [116]. Independentemente da sobrestadia de unidade de carga, o transportador poderá demandar judicialmente a busca e apreensão da unidade de carga depois de decorridos 30 (trinta) dias do termo do prazo para devolução, independentemente de prévia notificação.

§ 1º. A liminar de busca e apreensão poderá ser deferida independentemente de prestação de caução.

§ 2º. As partes poderão convencionar no termo de retirada da unidade de carga prazo maior

do que o previsto neste artigo.

§ 3º. Se a unidade de carga não tiver sido desovada quando da apreensão pelo transportador, o Juiz determinará o esvaziamento da unidade e o armazenamento da carga às expensas dos interesses da carga.

Art. [117]. Decorridos cento e vinte dias da data em que o transportador colocou a unidade de carga à disposição do consignatário, sem que este a tenha retirado do terminal ou providenciado a sua desova, poderá o transportador requerer medida judicial para sua desova.

Art. [118]. É lícita a exigência de prestação de garantias reais ou fidejussórias para as obrigações decorrentes da sobrestadia de unidade de carga, podendo a garantia ser prestada no próprio termo de recebimento do container ou em instrumento apartado.

Art. [119]. Aplicam-se subsidiariamente ao termo de retirada de unidade de carga as disposições pertinentes ao depósito voluntário, no que couber.

Assim, verifica-se importante a atualização da legislação para adequação e regulamentação da *demurrage* de contêiner de acordo com ordenamento jurídico brasileiro, tendo em vista a importância de sua previsão para todos intervenientes das operações e comércio exterior com utilização de contêiner.

Para o importador a importância se dá na possibilidade de uso do contêiner após o transporte marítimo internacional, ciente do prazo de uso livre.

Já para os armadores a importância se dá da necessidade da devolução do contêiner dentro do prazo estipulado para sua logística, visto que sua sobrevivência vem do frete e para a venda do frete tem que haver contêineres disponíveis.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O surgimento do contêiner transformou o transporte marítimo, sua natureza veio para facilitar a toda humanidade. Sua evolução veio para suprir a necessidade da unitização de cargas, assim houve uma melhor acomodação no transporte, segurança e com isso houve mais agilidade no transporte.

Com a evolução do contêiner, surgiu a necessidade de regras e padronização para seu funcionamento.

O presente trabalho deve o objetivo de identificar a importância da demurrage de contêiner no transporte marítimo. Como já mencionado a demurrage é um indenização pré-fixada, que ocorre quando o equipamento não é devolvido dentro do free-time acordado, que o consignatário da carga ou o próprio importador deve ao dono do equipamento.

Se não houver a demurrage (sobre-estadia) no transporte marítimo, quanto tempo os consignatários ou importadores ficariam em propriedade do contêiner antes de devolver para o proprietário, correndo ainda o risco de não devolver. O armador vive de frete, e para realizar o mesmo é necessário o equipamento devolvido. O objetivo dos armadores no transporte marítimo é o frete e não a demurrage, mas quando há falta de equipamento para outros fretes é importante o recebimento da demurrage para arcar com eventuais custos que não estariam previstos.

O primeiro objetivo foram descritos aspectos históricos do transporte marítimo, origem dos contêineres e os contratos de afretamento e contrato de transporte internacional de cargas com o evolutivo da navegação nas necessidades humanas e para o comércio entre países, sentiu-se a necessidade de um equipamento que serviria para facilitar o transporte de mercadorias, visto que antigamente os métodos eram muito manuais e sem segurança, o contêiner foi a evolução do século XX.

O segundo objetivo foram abordados a relação da origem costumeira da demurrage, entende-se que sua origem vem da sobreestadia de navio que está prevista no contrato de afretamento por viagem no contrato de afretamento.

O terceiro objetivo foi diferenciar o transportador real, quem realiza parte ou todo o transporte que identificamos como as agências marítimas e o transportador

contratual é quem presta o serviço para os importadores e exportadores na contratação dos fretes que identificamos como agentes de cargas.

O último objetivo foi identificar a natureza jurídica e sua importância no transporte marítimo, todavia, sua natureza jurídica é de indenização pré-fixada e seu surgimento veio para amparar os armadores e proprietários de navios dos prejuízos causados pela não devolução do contêiner no prazo acordado e impedindo de realizar novos fretes.

Para complemento desta pesquisa sugere-se que sejam realizados trabalhos de iniciação científica abordado a sobreestadia de navio e sua importância para os proprietários de navios.

Para a acadêmica foi uma grande oportunidade a realização do presente trabalho de iniciação científica, a mesma adquiriu mais conhecimento numa área do direito marítima muito prática, mas muito pouco conhecida pela falta de legislação.

## REFERÊNCIAS

ANJOS, J. Haroldo dos. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

AMARAL, A. C. R. do. **Direito do comércio Internacional**. São Paulo: 2004. 393p.

Apelação nº 00187757-30.2008.8.26.0562, Relator: PAULO PASTORE FILHO, Comarca: Santo, Órgão julgador: 17º Câmara de Direito Privado, data do julgamento 04/09/13.

BRASIL, Lei nº 4.657 de 04 de setembro de 1942, Disponível em : <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/11367039/artigo-9-do-decreto-lei-n-4657-de-04-de-setembro-de-1942>>. Acessado em: 01 de outubro de 2014.

BRASIL, Lei nº 9.432 de 08 de Janeiro de 1997, disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/11682865/artigo-11-da-lei-n-9432-de-08-de-janeiro-de-1997>>. Acessado em: 01 de outubro de 2014.

BRASIL, Lei nº 556 de 25 de junho de 1850, disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10575853/artigo-575-da-lei-n-556-de-25-de-junho-de-185>>. Acessado em: 01 de setembro de 2014.

\_\_\_\_\_. Senado Federal. Subsecretaria de Informações. DECRETO Nº 60.967, DE 7 DE JULHO DE 1967. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=92370>>. Acesso em: 15 out. 2014.

CASTRO, Junior. **Direito Marítimo Temas atuais**, Belo horizonte: Fórum, 2012.

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

CASTRO, Junior. **Temas Atuais do Direito do Comercio internacional**, Florianópolis: OAB, 2004.

COELHO, Wagner Antonio. **Contêiner aspectos históricos e jurídicos**. Itajaí: Univali.

COLLYER, Wesley O. **Sobreestadia de navios: a regra "once on demurrage, Always on demurrage" jus Navigandi**, Teresinha, ano 11 n.1166, 2006, Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/8889/sobreestadia-de-navios>>. Acessado em : 10 de outubro de 2014.

Cita Cardoso, Camila e Vianna, Bernado. **Sobre-estadia de Contêineres: da Legalidade da Cobrança e questão Controvertidas**, Disponível em: [http://www.google.com.br/url?url=http://www.migalhas.com.br/arquivo\\_artigo/art20100817-02.docx&rct=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ei=KSE9VJuwGZKPNrSlgPAN&ved=0CD8QFjAI&sig2=84SBwpAsTVesTT72wRjSZA&usg=AFQjCNGkOltcDHn1vwgiT7IFkqhJP3skKg](http://www.google.com.br/url?url=http://www.migalhas.com.br/arquivo_artigo/art20100817-02.docx&rct=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ei=KSE9VJuwGZKPNrSlgPAN&ved=0CD8QFjAI&sig2=84SBwpAsTVesTT72wRjSZA&usg=AFQjCNGkOltcDHn1vwgiT7IFkqhJP3skKg)> Acessado em 10 de outubro de 2014.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas,2002.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior**. 4º ed. São Paulo: aduaneiras, 2010.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior**. 4º ed. São Paulo: aduaneiras, 2011.

KEEDI, Samir. **Transporte e seguros do comércio exterior**. 2º ed. São Paulo: aduaneiras, 2000.

KEEDI, Samir. **Transporte, unitização e seguros internacionais de Carga**. 4º ed. São Paulo: Yone,2008.

LARANI, Flavia. **Direito Marítimo: Contratos e responsabilidades**. Belo Horizonte: Del Rey, 1999.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. São Paulo: Manole, 2008.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo** . 3º ed. São Paulo: Manole, 2013

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo 1: teoria geral**. 4<sup>o</sup> ed. São Paulo: Manole, 2008

MELO, Flávia Carvalho. **Os limites à cobrança de demurrage de contêineres. Guia Marítimo**. Edição n. 410, jun. 2009. Disponível em: <<http://www.guiamaritimo.com.br/bd/downloads/demurragejunho22009GMweb.pdf>>. Acessado em: 20 de setembro de 2014.

Porto sem Papel. **Container Mafi**. Disponível: <[http://www.treinamento.portosempapel.gov.br/receita\\_federal/glossario/container-mafi](http://www.treinamento.portosempapel.gov.br/receita_federal/glossario/container-mafi)> Acessado em: 21 de outubro de 2014.

RAFAEL, Karl. **A Demurrage no Custo Brasil**. 12 de setembro de 2013, Disponível em: <<http://www.uprij.com.br/a-demurrage-no-custo-brasil.html>> Acessado em: 15 de outubro de 2014.

RICHARDSON, Roberto Jarry. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

RODRIGUES, Paulo. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e Logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

RODRIGUES, Paulo. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e Logística internacional**. 3<sup>o</sup> ed São Paulo: Aduaneiras, 2004, 2006.

SALGUES, Oto. **Freight Forwarder, NVOCC e o House Bills Of Lading**. Disponível em <<http://www.salgues.com.br/vartigos.php?cod=20>>. Acessado em: 20 de outubro de 2014.

SAMPAIO DE LACERDA, J.C.. *Curso de direito comercial marítimo e aeronáutico*. 6. ed. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1963.

SILVEIRA, Eliana Aló da. **O contrato e a logística no transporte internacional de cargas por via marítima Aspectos de Direito e da Justiça Brasileira**, Disponível em: <http://www.cedin.com.br/wp-content/uploads/2014/05/Artigo-Eliana-AI%C3%B3.pdf> Acessado em: 07 de agosto de 2014.

VENOSA, Silvo de Salvo. **Direito Civil**. 9<sup>o</sup> ed. São Paulo: Atlas, 2009.

VENOSA, Silvo de Salvo. **Direito Civil**. 11<sup>o</sup> ed. São Paulo: Atlas, 2011.

VIEIRA, G. B. B. **Transporte Internacional de cargas**, 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002. 150p.

VITRAL, Waldir. **Manual de direito marítimo**, São Paulo: Jose Bushatsky, 1977.

WERNECK, P. **Comércio Exterior & Despacho Aduaneiro**, 3.ed. Curitiba: Juruá, 2006. 311p.

## **ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS**

Nome do estagiário  
Francielli Feler

Orientador de conteúdo  
Prof. Esp. Wagner Antonio Coelho

Responsável pelo Estágio  
Prof. Msc. Natali Nascimento