

15/07/2009

EDIÇÃO Nº 412 - 2ª QUINZENA DE JULHO/2009.

Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

*Nilson Mello **



Sobrestadia: a legítima indenização

Denomina-se sobrestadia o período em que a embarcação fica retida no porto, além do tempo previsto em contrato. A sobrestadia é paga pelo afretador em valor proporcional ao do navio. A cobrança de sobrestadia de contêineres surgiu de forma análoga ao instituto da sobrestadia de navios.

O contêiner é um equipamento acessório das embarcações, conforme definição do parágrafo único do art. 24 da Lei 9.611/98, que dispõe sobre o transporte intermodal de cargas. Integra, a exemplo dos navios, os ativos do armador, que o disponibiliza aos seus clientes para que estes embarquem e transportem mercadorias de forma padronizada e segura, dentro de um sistema de operações com alto grau de complexidade e especialização.

Os custos que os transportadores marítimos incorrem com a retenção de seus contêineres além do prazo previsto em contrato são extremamente elevados, uma vez que tal ocorrência os obriga a alterar toda uma logística cuidadosamente estabelecida e incorporar novos equipamentos para atender a demanda de outros clientes. Isso significa deslocar contêineres de outros portos – ou mesmo de outros países.

Numa análise mais ampla, a retenção é prejudicial a toda a cadeia produtiva porque, em larga escala, potencializa um gargalo dos transportes marítimos e da infraestrutura logística, com efeitos negativos para a economia do país. Mecanismos que previnam a retenção são, portanto, saudáveis.

A forma que o armador tem de se proteger coibindo a injusta retenção de seu contêiner é por meio do estabelecimento de uma penalidade pecuniária (indenização) prevista em contrato. Desta forma, garante também os recursos necessários para fazer frente à incorporação de novos contêineres, substituindo os retidos e mantendo o fluxo de embarques.

Na importação, dá-se à retenção o nome de demurrage; na exportação, de detention. O princípio que fundamenta a cobrança da indenização em ambos é o mesmo: devolução do contêiner fora do prazo.

Os valores dos afretamentos e, por extensão, das cobranças de sobrestadia são ajustados pelas partes. Não é possível estipular, no Contrato, uma cobrança de sobrestadia que não esteja dentro de parâmetros razoáveis, uma vez que o setor, como sabemos, opera dentro de regras compatíveis com a ampla liberdade de mercado. O transporte marítimo de contêineres caracteriza-se pela forte concorrência entre os ofertantes de serviços, o que afasta qualquer possibilidade de desequilíbrio contratual ou prática contrária aos princípios concorrenciais.

À luz desses dados é que devemos avaliar o artigo da Dra. Flavia Carvalho Melo, publicado na edição 410 do Guia Marítimo. Ao afirmar que as "taxas" (sic) de sobrestadia tornaram-se um "excelente negócio para os armadores no Brasil", a advogada

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

ignorou que o setor atua em meio a elevado grau de competitividade. O contexto de aberta concorrência impede que haja excesso nas cobranças, que são, saliente-se, prefixadas de comum acordo. A advogada afirma ainda que os armadores auferem com a sobrestadia lucros maiores do que os da atividade-fim, o que simplesmente não corresponde aos fatos.

É oportuno lembrar que o afretador, longe de ser um hipossuficiente nesta relação comercial, tem sido um beneficiário dos eficientes serviços oferecidos pelas empresas de navegação. Ressalte-se que usufrui de fretes continuamente em declínio nos últimos 15 anos – conforme comprovam consultorias internacionais como a Drewry. Fretes que são resultado da referida concorrência.

Tudo considerado, conclui-se que a cobrança de indenização por demurrage ou detention coaduna-se com as práticas de liberdade contratual e os princípios da ampla concorrência. Injusto seria impor limites artificiais a esta cobrança, em prejuízo do armador, a quem cabe garantir a viabilidade de um complexo sistema operacional.

***Centro Nacional de Navegação Transatlântica
nilson@metaconsultoria.com.br***

* Advogado e Jornalista, é assessor de imprensa do Centronave.

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior