

## Demurrage: time is money!

*artigo de Gisele Pereira publicado no site Comexblog*

Demurrage ou sobreestadia é o valor pago ao armador pelo afretador quando o navio extrapola o tempo de estadia prédefinido no momento da contratação do frete, salvo nos casos em que o próprio armador tenha dado causa ao fato. No caso de retenção de contêineres, é o valor pago ao dono do equipamento pelo tempo além do contratado.

A regra que melhor define o demurrage é “once on demurrage, always on demurrage” (uma vez em demurrage, sempre em demurrage), haja vista que uma vez ultrapassado o prazo definido como isento de cobrança (free time) a cobrança de sobreestadia incidirá, inclusive, sobre o período de laytime, seguindo sua contagem sem interrupções em função de final de semana ou feriado, sendo o valor cobrado ao dia ou pro rata.

O instituto do demurrage ou sobreestadia está previsto no ordenamento jurídico brasileiro no Código Comercial desde 1850 (artigo 567, números 5 e 6), bem como em outras normas esparsas, usos e costumes. Mas apesar de ser um assunto antigo, ainda é nebuloso para os operadores de direito e de comércio exterior.

Questiona-se, sem um consenso, a sua natureza jurídica, sendo por vezes definido como cláusula penal, multa, suplemento de frete ou indenização, sendo esta última, sem sombra de dúvida, a principal finalidade.

Dada a importância do tema, é imprescindível que seja muito bem definido no momento da negociação do frete para que o tempo livre de cobrança (free time ou laytime) seja o suficiente para que a operação seja realizada dentro de uma margem de segurança.

A cobrança do demurrage tem impacto negativo para os importadores uma vez que, alheio a sua vontade ou ação, podem ficar impossibilitados de devolver o contêiner ao seu dono, seja por conta de greves, procedimentos especiais ou demora na liberação das mercadorias. Ou seja, independente do importador ou o afretador terem dado causa a sobreestadia, serão eles responsáveis pelo pagamento dos valores devidos, conforme o caso.

Outro ponto nebuloso acerca do tema é o valor cobrado, que em muitas ocasiões poderá ultrapassar o valor do próprio equipamento, no caso de demurrage de contêineres, o que ocorre com mais frequência na rotina dos importadores, uma vez que a cobrança da sobreestadia não tem limitação. A título de exemplo, o mercado oferece para compra contêineres de 20' por aproximadamente USD 2.900,00, enquanto que o valor médio de uma diária de sobreestadia é de USD 22,00. O que significa dizer que bastam pouco mais de 4 meses para que o valor da indenização ultrapasse o valor do próprio equipamento.

Sob o aspecto jurídico, o contêiner é um equipamento do navio, por esta razão cabe ao armador o direito de exigir o valor do demurrage em caso de não devolução, como uma forma de se ressarcir de eventuais prejuízos causados pela inércia (voluntária ou não) do responsável. Entretanto o que se questiona é se o valor exigido a título de sobreestadia não se transformou numa forma de aumentar os lucros dos armadores, que não raramente, recebem um valor maior a título de demurrage que o próprio valor do frete marítimo que deu origem a cobrança.

Não resta dúvida de que o demurrage deve existir para proteger o armador de eventuais prejuízos causados por culpa de muitos importadores ou afretadores, porém seus valores deveriam ser definidos com a devida parcimônia para evitar prejuízos ao mercado e para evitar abusos dos armadores quanto ao exercício do seu direito de cobrá-lo.