

Revista Brasileira de Comércio Exterior



Ano XXXVIII

160

Julho, Agosto
e Setembro
de 2024

A revista da FUNCEX

**As novas rotas da seda
marítima e terrestre**

Split Payment no Brasil

**A importância do Trader
para o comércio exterior**

Imagem de Gard Altmann por Pixabay



FUNCEX



**fundação
centro de estudos
do comércio
exterior**

Ajudando o Brasil a expandir fronteiras

EDITORIAL**2 Ganhos de comércio, política comercial e traders***Mário Cordeiro de Carvalho Jr.***ENTREVISTA****6 Roberto Medeiros Paula***Diretor Global Trade & Corporate Finance do Bradesco***COMENTÁRIO INTERNACIONAL****10 O MAM como sede do G20: de volta a seus dias de glória***George Vidor***AMBIENTE DE NEGÓCIOS****12 As novas rotas da seda marítima e terrestre***Claudia Hausner***CÂMBIO****16 Nova Política Cambial: Percepção do Mercado e o Posicionamento do Brasil nos Centros Financeiros Globais***Zilda Mendes***20 A implementação do *Split Payment* no Brasil***José Henrique Donisete Garcia de Campos, Paulo Cícero de Freitas Augusto Pereira e Fernanda Pastorelli***TRADERS****23 O papel da BRCC e a importância das empresas comerciais exportadoras brasileiras e de seus *traders* num mundo multipolar***Alfredo Cotait Neto***26 O crescimento de aventureiros no mercado de exportação de *commodities*: desafios e oportunidades***Alexander Von Erlea***29 Formação de *traders* de recursos naturais renováveis no Brasil***Renato Pitta***REGULAÇÃO****34 Governança Regulatória e transparência no setor elétrico***Fabianna Klaus Costa Camacho***40 Dispositivo médico de tecnologia assistiva: modo de entrada e internacionalização de uma *medtech* brasileira no mercado do Reino Unido***Abdul Temporario***LOGÍSTICA****48 Inovações e eficiência de custos na logística de exportação de algodão no Brasil: desafios e oportunidades***Natália de Araújo Saconi***52 *Demurrage*: cobrança excessiva e onerosa para os operadores de comércio exterior***Sérgio Pereira*

Demurrage: cobrança excessiva e onerosa para os operadores de comércio exterior



Sérgio L. Pereira

Abordar uma matéria tão relevante neste momento, e que causa enorme aumento de custos nas operações de comércio exterior no Brasil, tanto nas importações como nas exportações, se torna necessário em função dos incentivos da Nova Indústria Brasil no sentido de viabilizar simultaneamente uma maior orientação externa e reindustrialização de setores e das empresas da economia brasileira.

Nesse ambiente de negócios em mutação, as empresas brasileiras que atuam no comércio exterior estão a buscar desesperadamente uma forma de se tornar competitivas, principalmente na área de movimentação, transporte e logística de carga a ser exportada ou importada. Dado que o Brasil está distante – hoje como no passado – dos principais centros de comércio internacional e o maior volume de carga movimentada na exportação e na importação é feito pelo modal marítimo, o custo de transporte dessa carga – geral ou granel (sólido ou líquido) é fator determinante para que o trinômio do marketing internacional de *preço, produto e distribuição* seja um fator de competitividade para a empresa brasileira.

Para transportar o grande volume de carga movimentada e transportada, no Brasil a cada ano, pelo modal marítimo, as empresas que atuam no comércio exterior brasileiro usam majoritariamente os serviços de transportes marítimo internacionais dos armadores internacionais, visto que quase inexistem armadores nacionais que transportam carga geral, exceto um pouco de carga à granel de *oil-ore* (óleo e minério). Em linhas gerais, os operadores de comércio exterior, no Brasil, contratam os serviços desses armadores por meio de empresas representantes comerciais dos armadores ou por agentes de carga.

Em termos históricos divergências entre os tipos de serviços prestado, no Brasil, ao longo do cais dos portos sempre foi objeto de contenda entre as partes – armadores/agentes de cargas, de um lado, e exportadores e importadores de outro. Mas, à medida que começa uma maior movimentação de carga por container nas linhas marítimas, começa a se observar um maior desentendimento comercial entre as partes que, por sua vez, gera a necessidade de judicialização entre as partes descritas acima.

.....

Sérgio L. Pereira possui ampla experiência em comércio exterior brasileiro, atuando na assessoria e desembaraço aduaneiros e na logística internacional, incluindo o transporte marítimo e aéreo. Sua atuação inclui também o direito marítimo internacional, especialmente os processos administrativos, e o direito marítimo nacional, com foco nas operações portuárias e aeroportuárias brasileiras. Disponível no e-mail sergiofreeconnection@gmail.com.



O cerne do desentendimento reinante é decorrente, sobretudo:

- (a) das cobranças de valores nas operações que envolvam os custos de locação de contêineres, também chamados de cobranças de *demurrage* ou sobre-estadia; e
- (b) da gradual e contínua redução do *free time* (tempo livre de uso) do contêiner face às atuais operações portuárias e aduaneiras, que estão ficando um pouco mais complexas, para que haja liberações e entrega destes contêineres em tempo estabelecido sob práticas portuárias, aduaneiras e comerciais passadas.

Estamos falando de uma matéria que tem sua confirmação legal em uma legislação antiga. De fato, o Código Comercial Brasileiro de 1850 atualizou as cobranças, antes de barris e outras embalagens. Mais recentemente, esse foi atualizado para a cobrança feita em cima da locação dos contêineres metálicos de transportes de carga marítima.

Dado o progresso tecnológico em curso, a lenta modernização portuária e a demora de uma completa modernização portuária e aduaneira, o uso desse conceito arcaico está gerando conflito entre parceiros comerciais que deveriam cooperar para o bem estar de ambas as partes.

Hoje em dia, estamos seguindo esta cobrança, agora de uma forma mais agressiva e persistente. De fato, como está previsto na legislação, os chamados *Termos de Responsabilidade*, assinados e reconhecidos – são como armas de cobranças futuras que vão contra os interesses dos exportadores e importadores. Mais ainda: os termos e os valores expressos nesses Termos de Responsabilidade de movimentação de carga, usados por representantes comerciais dos armadores e agentes de carga, geram insegurança jurídica aos donos efetivos e potenciais das cargas transportadas, por obrigar ao exportador e ao importador aceitar normas e condições *ilegais* à luz do direito consuetudinário. Isso porque sobrepõe aos interesses do contrato de transporte ao reconhecimento da propriedade (ter o *bill of lading* original) para se poder processar as operações de importação e exportação quando a mercadoria chegar no porto.

A base legal da legislação no Brasil é a de que o contêiner é parte dos equipamentos dos navios, e assim sendo, seria dado tempo máximo de utilização, bem como a necessidade de cobrança para fazer *jus* às grandes despesas que existem nas operações destes em portos e ao longo de cada parada. Acontece que estes equipamentos **não são equipamentos marítimos**, e portanto, não fazem parte das estruturas, dos assessorios e se quer de embarcações. Esses são, somente, objetos de unitização e embalagem de cargas, atendendo critérios de segurança e conveniência dos armadores na sua utilização, que se desenvolveu para o atendimento dos acondicionamentos das cargas, de modo geral, dentro de suas embarcações.

“

Os termos e os valores expressos nesses Termos de Responsabilidade de movimentação de carga... geram insegurança jurídica aos donos efetivos e potenciais das cargas transportadas, por obrigar ao exportador e ao importador aceitar normas e condições ilegais à luz do direito consuetudinário

”

Temos no Brasil um órgão que é responsável pela fiscalização, normatização de procedimentos regulando os serviços públicos nos portos e navios na área de transporte marítimo, que é a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Inclusive, ela é responsável pela prefixação dos preços dos serviços.

Agora salientado e esclarecidos pontos importantes sobre este assunto, vamos identificar os reais causadores de cobrança excessiva e onerosa do serviço de *demurrage*.

Como princípio vale lembrar que não existe nenhuma lei no país que autorize a cobrança de sobre-estadia (*demurrage*). Há sim uma previsão análoga no Código Comercial. Isso significa que não existe lei federal (*strictu sensu*) acerca da sobre-estadia de contêineres. Isso significa que não vem dos armadores estrangeiros ou brasileiros os abusos na cobrança da *demurrage*. Isso está registrado a partir da página 54 da publicação da ANTAQ¹. Com base nesses estudos se estabelece os *Termos da Experiência Internacional da Regulação da sobre-estadia* – o qual nos apresenta um relatório oficial dos custos previstos dos principais armadores de navios para usar os portos no Brasil.

A partir da identificação dos preços de sobre-estadia cobrados nos sites dos armadores estrangeiros, é possível verificar que os valores cobrados acabam por ensejar *querelas* entre os exportadores/importadores brasileiros com os agentes de carga e os representantes comerciais brasileiros.

“

Não existe nenhuma lei no país que autorize a cobrança de *demurrage*...

Há sim uma previsão análoga no Código Comercial. Isso significa que não existe lei federal (*strictu sensu*) acerca da sobre-estadia de contêineres. Isso significa que não vem dos armadores estrangeiros ou brasileiros os abusos na cobrança da *demurrage*

”

A partir do valor derivado de uma cobrança indevida (fruto do acordo firmado no *Termo de Responsabilidade*, que deve ser obrigatoriamente assinado pelas partes), esses intervenientes no Brasil podem sustar e não liberar a carga ao exportador ou importador *antes de este ter o direito de propriedade, antes de receber e ter em mãos seu bill of lading (B/L)*. Um exemplo típico desse Termo de Responsabilidade está exposto no Anexo 1, na página ao lado.

É neste ambiente de insegurança jurídica completa que se vive uma realidade dura e cruel. Há uma cobrança abusiva praticada nos portos brasileiros que viola os princípios da modicidade e da ordem pública. Esse abuso demanda uma análise pela desproporcionalidade entre o preço da mercadoria e o valor cobrado pelo uso dos contêineres além no período acordado (*free time*), muito acima do valor do frete e do valor da carga transportada. Vale lembrar que cobrança abusiva constitui crime de usura, e é contrário à ordem econômica e à economia popular, que deve ser coibida pela polícia federal e pelos tribunais, porque viola os princípios republicanos e da ordem econômica.

Do exposto, em função desse cada vez maior e crescente desentendimento comercial entre as partes, gera a necessidade de judicialização. Nesse sentido, cabe aos importadores e exportadores recorrerem ao exercício dos seus direitos na justiça se o aluguel do contêiner arbitrado for manifestamente excessivo.

Vale lembrar que segundo o Decreto-Lei nº 4.657/1942 – Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – no seu Art. 4º expressa que “quando a lei for omissa, o juiz decidirá caso de acordo com a analogia, os costumes e os princípios gerais de direito”. Demais, poderá o juiz reduzir o valor da *demurrage* com base nos usos e costume do lugar ou aplicar o Código de Defesa do Consumidor baseado na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, quando cabível, por se tratar de cobrança excessiva e onerosa que fere a ordem pública.

¹ Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/ApresentaoSobreEstadiaJUN16versofinal.pdf>

ANEXO 1. EXEMPLO DE TERMO DE RESPONSABILIDADE

TIMBRE DA EMPRESA

Ao PREPOSTO ou AGENTES

Prezados Senhores,

TERMO DE RESPONSABILIDADE PARA RETORNO DE CONTAINER(S) VAZIO(S) AO PORTO DE DESCARGA

Navio:	L:	Vgm N°:
BL: número do bl(s):	CNTRS: número(s) do(s) container(s):	Consignatário: (Razão Social, Endereço, CNPJ)

Pelo presente instrumento e nos melhores termos de direito, **COMPROMETEMO-NOS**, na qualidade de **CONSIGNATÁRIO(S)**, e/ou **IMPORTADOR(ES)** e/ou **AGENTES**, e/ou **TRANSITÁRIOS DOS PROPRIETÁRIOS** (agentes desconsolidadores de carga) e/ou **REPRESENTANTE(S) LEGAL(IS) DO(S) DESTINATÁRIO(S) DO(S) CONTAINER(S) ACIMA RELACIONADO(S)**, a efetuar a devolução do(s) mesmo(s) limpo(s) e/ou lavado(s), (entende-se como limpo(s) e/ou lavado(s), a(s) unidade(s) sem resíduos da carga transportada), e em perfeitas condições para receber cargas, no prazo avençado, reiterando-se os termos e condições do conhecimento de transporte marítimo, esclarecendo ainda o que segue :

Assumimos, outrossim, o compromisso de entregar o(s) container(s) em local a ser indicado pelos agentes do navio, após nosso pedido de tal informação, e ainda os custos relativos ao reposicionamento e remoção do(s) container(s) colocado(s) à disposição, inclusive, caso seja constatado a entrega em local diverso do estabelecido.

Estamos cientes que serão por nossa conta a responsabilidade integral por quaisquer despesas provenientes de avarias, perdas, limpeza e conservação da(s) unidade(s) de carga, necessárias após o momento da retirada do(s) equipamento(s), independentemente do exercício de eventual direito de regresso.

Caso se verifique qual(is)quer avaria(s) na(s) unidades em questão no momento da retirada da zona primária, Terminal onde se encontra depositado, providenciaremos imediatamente notificação por escrito a V.Sas, (c/c: ao departamento de containers dos agentes de V.Sas.), informando inclusive a data da retirada do(s) mesmo(s), bem como avarias(s) nele(s) preexistente(s) caso haja. Na ausência de tal notificação, comprometemo-nos pelo presente a indenizá-los e/ou seus(s) Principais por todos os reparos efetuados, bem como as perdas e custos financeiros (inclusive reclamações de clientes ou seus representantes legais) advindas de tal(is) avarias(s) que o(s) containers(s) porventura venha(m) a sofrer durante o período que permaneceu sob nossa custódia.

Assumimos todas as despesas relativas às Sobreestadias do(s) Container(s), calculada(s) por dia, até a efetiva entrega da(s) unidade(s) vazia(s), na hipótese do(s) container(s) ser(em) devolvido(s) após o prazo livre padrão (05 ou 07 dias), cujo valor final poderá ser descontado do depósito exigível em reais (não passível de correção monetária), caso o mesmo seja efetuado através de comprovação por recibo, juntamente com eventuais despesas com conserto ou limpeza dos containers sob a responsabilidade dos donos da carga.

Estamos cientes de que o período de franquia (“dias livres” / free time) ajustado, inicia-se na data da efetiva descarga da(s) unidade(s) do navio no porto brasileiro de destino indicado no B/L, e que as “DEMURRAGES” serão cobradas com base na TARIFA DE SOBREESTADIAS a ser discriminada abaixo discriminada. Assumimos, também, caso haja qualquer penalidade ou intimação decorrente do procedimento de nacionalização pela Receita Federal do Brasil e/ou qualquer outro órgão público, ou caso não seja concluída esta nacionalização, em indenizar ou reembolsar a xxx. e/ou seus principais pelos prejuízos que lhes forem causados.

O Agente Marítimo encontra-se autorizado pelo armador a emitir faturas de cobrança de demurrage, e que na hipótese de não pagamento em qualquer das circunstâncias, o valor em moeda estrangeira será convertido para moeda nacional ao câmbio da data do efetivo pagamento, nos termos do que dispõe o Decreto 24.038/34 c/c Decreto Lei 857/69.

Fica eleito o FORO da Comarca de XXXs, no XXXo, para eventuais disputas judiciais que venham a surgir no presente Termo de Responsabilidade.

Finalmente, firmamos o presente Instrumento em caráter irrevogável e irretroatável, sendo datilografado em duas vias de igual teor e forma, para que produza todos os seus efeitos legais e de direito. Assinam o presente Termo:

Local, dia/mês e ano