

Os desafios e soluções da taxa de Demurrage, Detention e Sobrestadia no Porto de Santos

Challenges and solutions related to Demurrage, Detention, and Storage Charges at the Port of Santos

Amanda Augusto Freitas Santos

Júlia Tiemi Bianck Doi

Maria Eduarda Machado Marques

Sara de Moura Campos

RESUMO

O presente artigo analisa os institutos de de demurrage, detention e sobrestadia de contêineres no transporte marítimo, com ênfase no Porto de Santos, principal complexo portuário da América Latina. A pesquisa adota abordagem qualitativa, com base em pesquisa bibliográfica e análise documental de doutrina nacional e internacional, legislação brasileira, jurisprudência dos tribunais superiores, bem como relatórios e dados estatísticos disponibilizados pela ANTAQ e pelos terminais portuários. Além disso, esclarece as diferenças conceituais e jurídicas entre os institutos e busca examinar sua aplicação prática nas relações contratuais.

DESCRITORES: Demurrage. Detention. Sobrestadia. Direito Portuário. Porto de Santos. Transporte Marítimo.

ABSTRACT

This article analyzes the institutes of demurrage, detention, and container overstay in maritime transport, with an emphasis on the Port of Santos, the main port complex in Latin America. The research adopts a qualitative approach, based on bibliographic review and documentary analysis of national and international legal literature, Brazilian legislation, case law from the superior courts, as well as reports and statistical data made available by ANTAQ and port terminals. In addition, it clarifies

the conceptual and legal differences between these institutes and examines their practical application in contractual relationships.

DESCRIPTORS: Demurrage. Detention. Container Overstay. Port Law. Port of Santos. Maritime Transport.

1. INTRODUÇÃO

O comércio internacional requer uma investigação minuciosa da cadeia logística para garantir que os bens e materiais cheguem ao seu destino de forma eficiente. Além dos bens de consumo, uma grande variedade de insumos para a produção industrial é transportada diariamente, daí a importância da gestão eficiente das operações portuárias e do fluxo de contêineres.

Globalmente, mais de 80% de todo o comércio é realizado por via marítima, sendo de longe o maior meio de movimentar grandes quantidades de mercadorias a longas distâncias. Os contêineres são fundamentais em tal cenário, pois são o único meio disponível de serviço intermodal, além de tornar a logística eficiente e acessível.

Os números podem ser deduzidos dos dados divulgados pela Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), que mostram que o comércio exterior do Brasil por via marítima alcançou USD 492,5 bilhões, ou 2,24% a mais do que em 2022. Por outro lado, na mesma comparação, deve-se notar que o saldo da balança comercial marítima do Brasil caiu 12,9%, o que é uma boa notícia para o Brasil (já que o saldo da balança comercial total deve ser a soma das exportações e importações).

Portanto, os portos brasileiros, em 100% dos casos, permanecem como seu "poder de comércio exterior", com 97,2% do volume total entrando e saindo desses portos. A figura correspondente para o valor FOB (Free On Board) foi de 82,1%.

O Porto de Santos, que é o maior porto da América Latina, é um modelo quase ideal para usar de exemplo como um porto com uma boa logística e funcionamento. Após a verificação de carga e checagem documental nos terminais do porto, os importadores têm direito a um período de tempo durante o qual podem retirar seus contêineres sem obrigações de taxas de armazenamento, assim chamado "*free time*", que pode ser estabelecido entre 5 e 30 dias. Ultrapassado

esse prazo, são cobradas taxas adicionais, como a *demurrage*, referente à retenção do contêiner além do período estipulado pelo armador dentro do porto; a *detention*, que incide sobre o tempo excedente de uso do contêiner fora do terminal portuário; e a sobrestadia, relacionada à permanência da embarcação no porto além do tempo acordado para a operação.

Diante da relevância desse tema para o comércio exterior e para a logística portuária, essa pesquisa visa esclarecer e analisar cada um de seus aspectos - com que frequência a sobreestadia ocorre no transporte de contêineres marítimos, qual valor geralmente é aplicado sobre as taxas e, finalmente, os danos visíveis, mas geralmente negligenciados, que causa às operações portuárias.

1.1. Objetivo geral

Analisar a aplicação das taxas de *demurrage*, *detention* e sobrestadia de contêineres no transporte marítimo do Porto de Santos, com base nas razões e consequências práticas reais.

1.2. Objetivos Específicos

- Estudar a aplicação das taxas de *demurrage*, *detention* e sobrestadia de contêineres no transporte marítimo do porto de Santos;
- Diferenciar as taxas de *demurrage*, *detention* e sobrestadia, destacando seus impactos na logística do transporte marítimo;
- Analisar o arcabouço jurídico e suas normas nacionais e internacionais que regem a cobrança destas taxas e identificar os principais desafios jurídicos;
- Analisar decisões judiciais brasileiras sobre *demurrage* e *detention*, identificando tendências na jurisprudência e impactos sobre importadores e exportadores;
- Quantificar os impactos financeiros das taxas de sobrestadia sobre os operadores logísticos, buscando compreender os custos para os envolvidos no comércio exterior.
- Sugerir medidas e alternativas para a redução da incidência dessas

taxas, otimizando processos logísticos e mitigando prejuízos aos agentes da cadeia de suprimentos.

1.3. Justificativa do Estudo

Apesar de ser um tema amplamente discutido no setor portuário, a *demurrage*, assim como as taxas associadas à *detention* e à sobrestadia no geral, ainda são pouco compreendidas pelo público geral. Empresas e operadores logísticos frequentemente enfrentam desafios relacionados a essas tarifas, incluindo cobranças indevidas e dificuldades na liberação das cargas após o pagamento. Além disso, a recorrência de litígios sobre o tema evidencia a necessidade de maior clareza e regulamentação.

Como resultado, esta pesquisa busca preencher a lacuna e, com isso, proporcionar informações relevantes sobre as taxas de sobreestadia, contribuindo para um melhor entendimento dessa circunstância que afeta diretamente a economia pertinente, logística e comércio marítimo no Brasil.

1.4. Metodologia

O presente estudo adotou uma abordagem qualitativa, pautada no método dedutivo, partindo de princípios gerais do direito marítimo e portuário para analisar de forma específica a aplicação das taxas de demurrage, detention e sobreestadia no Porto de Santos. A pesquisa caracterizou-se como exploratória e descritiva, pois buscou detalhar os institutos mencionados e identificar as relações entre os desafios operacionais do porto e os impactos jurídicos e econômicos dessas cobranças.

O procedimento técnico utilizado consistiu em pesquisa bibliográfica e documental, estruturada em etapas complementares. Inicialmente, foi realizada uma revisão de literatura doutrinária, com análise sistemática da doutrina nacional especializada em direito marítimo, portuário e contratual. Essa etapa teve como objetivo fundamentar teoricamente os conceitos de demurrage, detention e sobreestadia, bem como esclarecer suas nuances jurídicas, com base em obras de autores consagrados na área.

Em seguida, foi conduzida a análise da legislação e regulamentação aplicável, incluindo a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos), o Código Civil Brasileiro e as Resoluções Normativas da ANTAQ, destacando-se, em especial, a Resolução Normativa nº 18/2017 e a Resolução nº 62/2021, que disciplinam diretamente as cobranças de sobreestadia de contêineres. Essa etapa permitiu compreender o arcabouço legal que norteia as relações contratuais no transporte marítimo e portuário.

Complementando o estudo, foi realizado um levantamento de jurisprudência, com foco em decisões proferidas pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP) e, quando pertinente, por tribunais superiores. O objetivo dessa análise foi identificar os entendimentos consolidados pelos tribunais sobre a validade, os pressupostos e os limites das cobranças de demurrage, detention e sobreestadia, possibilitando compreender como os dispositivos legais foram aplicados na prática.

Por fim, a pesquisa contou com a análise documental de fontes secundárias para contextualizar a realidade operacional do Porto de Santos. Foram examinados relatórios técnicos e dados estatísticos disponibilizados por fontes oficiais e setoriais, como os relatórios anuais da ANTAQ, os planos de negócios e documentos de planejamento da Santos Port Authority (PDZ), bem como estudos de entidades do setor logístico, como o IBL e a CNI. Essa etapa permitiu correlacionar os aspectos jurídicos e contratuais das taxas com a operação portuária, oferecendo uma visão integrada do tema.

1.5. Técnicas de coleta e análise de dados

A coleta de dados para a produção do presente estudo foi feita a partir de pesquisas bibliográficas e análise documental, incluindo diferentes referências indicadas ao final deste artigo.

2. CONCEITOS FUNDAMENTAIS

As operações portuárias não são realizadas por um processo livre; ao contrário, elas envolvem uma complexa malha de operações legais, logísticas e econômicas. Para entender o funcionamento de um Porto, basta imaginá-lo como uma grande cidade, com sua própria infraestrutura, que deve operar de acordo com

leis e regulamentos estabelecidos por autoridades portuárias, que cada ação é gerenciada, desde o navio que atraca no cais, ao caminhão que tem sua hora marcada para adentrar o complexo portuário, até a saída de mercadorias. Isto em prol da garantia da eficiência plena de seu fluxo.

No contexto do transporte marítimo, as taxas de *demurrage*, *detention* e sobrestadia no geral são meios de controle essenciais no porto. Elas são aplicadas quando há atraso na retirada de contêineres e são essenciais para a organização portuária e a manutenção da logística.

2.1. Definição de *demurrage*, *detention* e sobrestadia

No contexto do transporte marítimo, os conceitos de *demurrage*, *detention* e sobrestadia referem-se a tarifas aplicadas pelo uso de contêineres além do período previamente acordado entre importador e armador. O termo *demurrage*, originado do francês e que significa “estadia”, corresponde à cobrança pelo tempo de permanência do contêiner cheio dentro do terminal portuário ou da área de operação do armador, após o término do chamado *free time*. O objetivo dessa tarifa é indenizar o armador pela ocupação de espaço e imobilização do equipamento, incentivando a rápida retirada da carga e a otimização das operações portuárias.

O *free time* refere-se ao período concedido ao usuário para retirar o contêiner do terminal e devolvê-lo vazio, sem que haja incidência de tarifas adicionais. Esse prazo, que geralmente varia de 5 a 30 dias conforme o contrato, inicia-se com a chegada do navio ao porto de destino e encerra-se somente quando o contêiner é liberado após despacho aduaneiro, retirada da mercadoria e devolução da unidade vazia. A Resolução Normativa nº 18/2017 da ANTAQ determina que os valores de sobrestadia e o número de dias de *free time* sejam disponibilizados às partes até a confirmação da reserva, garantindo transparência e segurança jurídica (ANTAC, RN nº 18/2017, Art. 19).

A *detention*, por sua vez, é a tarifa aplicada quando o contêiner, já retirado do terminal portuário, permanece na posse do importador além do prazo de *free time* estipulado para devolução ao armador. Ou seja, enquanto o *demurrage* incide sobre atrasos dentro do porto, a *detention* refere-se ao atraso fora do terminal, considerando o tempo em que o equipamento fica indisponível para novas

operações. Em muitas situações, demurrage e detention podem ser aplicadas de forma combinada, considerando o período desde a chegada do contêiner cheio ao porto até sua devolução vazia, independentemente de estar dentro ou fora do terminal.

As tarifas de demurrage e detention são geralmente calculadas em diárias, muitas vezes em dólares, e aplicadas de forma escalonada, aumentando progressivamente à medida que o atraso se prolonga. A responsabilidade pelo pagamento dessas tarifas recai sobre o consignatário da carga, que, ao receber a mercadoria, assina um termo de compromisso para desocupar o contêiner dentro do prazo estipulado. O descumprimento desse prazo configura inadimplemento contratual, podendo gerar cobranças administrativas ou judiciais.

De maneira geral, a sobrestadia funciona como um termo genérico que engloba tanto o demurrage quanto a detention. Ela designa a tarifa devida pela utilização do contêiner além do free time, servindo como mecanismo de proteção do armador e incentivo à eficiência operacional do porto. Dessa forma, o sistema de sobrestadia reflete a necessidade de equilibrar a responsabilidade do usuário com a otimização do uso dos equipamentos e do espaço portuário, garantindo que o fluxo de contêineres permaneça ágil e ordenado.

2.2. Diferenças conceituais e aplicabilidade

Como conceituado anteriormente, a *demurrage* refere-se à tarifa aplicada pelo tempo excedente de permanência dos contêineres no porto após a chegada do navio, enquanto a *detention* incide sobre o tempo excedente em que o contêiner permanece sob a posse do importador, fora da zona portuária.

Ou seja, caso o prazo para retirada da carga do porto seja de vinte dias, a partir do vigésimo primeiro dia, começa a ser cobrada a taxa de *demurrage*, como forma de incentivar o importador a remover a mercadoria do terminal o mais rapidamente possível. Já a *detention* é cobrada quando o contêiner, após ter sido retirado do porto, permanece em poder do importador além do prazo acordado para sua devolução ao armador. Por exemplo, se o prazo para devolução do contêiner é de vinte dias após a saída do porto, no vigésimo primeiro dia, caso ele não tenha sido devolvido, inicia-se a cobrança da taxa de *detention*.

2.3. Impactos econômicos e jurídicos para os agentes do comércio exterior

A cobrança de demurrage e detention exerce impactos significativos tanto na esfera econômica quanto jurídica das operações de comércio exterior. Do ponto de vista econômico, a retenção de contêineres além do período de free time representa um custo logístico direto e cumulativo, que onera a cadeia de suprimentos. Esses custos diários, frequentemente escalonados, podem comprometer o fluxo de caixa das empresas importadoras e exportadoras, tornando os produtos menos competitivos no mercado interno e externo.

Além do efeito financeiro imediato, a permanência prolongada de contêineres nos terminais provoca externalidades negativas para a eficiência portuária. A ocupação excessiva de áreas de armazenagem contribui para a formação de gargalos operacionais, reduzindo a capacidade de movimentação do porto e gerando atrasos sistêmicos que afetam todos os agentes da cadeia logística. Tais atrasos podem comprometer cronogramas contratuais de entrega, refletindo negativamente na confiabilidade e na imagem das empresas envolvidas.

No aspecto jurídico, as tarifas de demurrage e detention são tratadas como cláusulas indenizatórias, e não como penalidades, conforme dispõe a regulamentação da ANTAQ e a previsão contratual no Bill of Lading (ANTAC, RN nº 18/2017, Arts. 3º, V e VI). Elas funcionam como uma forma de compensação pré-fixada pela utilização prolongada do contêiner e pela ocupação da infraestrutura portuária, dispensando, em regra, a prova de prejuízo efetivo.

No entanto, litígios podem surgir quando há divergência sobre a responsabilidade pelo atraso. Situações como greves, obstáculos aduaneiros imprevistos ou falhas operacionais do terminal podem ser alegadas como caso fortuito ou força maior, buscando afastar ou mitigar a responsabilidade do consignatário. Nessas hipóteses, a análise jurídica se concentra na previsibilidade do evento e na existência de nexo causal entre o fato e a retenção do contêiner.

Embora respaldadas legalmente, a aplicação das tarifas de demurrage e detention exige que os agentes do comércio exterior estejam plenamente cientes de seus direitos e obrigações. A transparência contratual e a comprovação documental do período de atraso são essenciais para evitar contenciosos, gerenciar riscos operacionais e assegurar maior previsibilidade e segurança jurídica às transações

internacionais.

3. O TRANSPORTE MARÍTIMO E A LOGÍSTICA PORTUÁRIA NO BRASIL

3.1. Panorama do transporte marítimo no Brasil

Dentre as diversas modalidades de transporte comercial, o transporte marítimo destaca-se como o mais relevante no cenário internacional. Ele viabiliza o intercâmbio de mercadorias entre diferentes regiões, países e continentes, além de se tratar de um modal que combina alta capacidade de carga com relativa economicidade, sendo essencial para a movimentação de produtos em larga escala.

Além de sua relevância econômica, o transporte marítimo também representa uma via importante para a consolidação de relações diplomáticas e comerciais do Brasil com potências econômicas como Estados Unidos, China, União Europeia, Índia e Arábia Saudita.

Dados da Organização das Nações Unidas (ONU) indicam que aproximadamente 80% das mercadorias comercializadas globalmente são transportadas por via marítima. A estimativa é de que, entre 2023 e 2027, o comércio marítimo mundial registre crescimento médio de 2,1% ao ano, evidenciando a tendência de expansão contínua desse setor estratégico.

No contexto nacional, uma das iniciativas de maior destaque é o programa BR do Mar, lançado pelo governo federal em 2020 e aprovado em 2021. A medida visa fomentar o uso da cabotagem — transporte de cargas entre portos dentro do território brasileiro — como alternativa eficiente e sustentável ao transporte rodoviário. Sob responsabilidade do Ministério da Infraestrutura, a iniciativa busca ampliar a conectividade entre os principais portos do país, reduzir os custos logísticos, aumentar a competitividade das exportações brasileiras e impulsionar a indústria naval nacional, ao mesmo tempo em que promove melhorias na infraestrutura portuária e na segurança do transporte de cargas.

3.2. O papel do Porto de Santos no comércio exterior brasileiro

O Porto de Santos, localizado no estado de São Paulo, é o maior complexo portuário do Brasil e da América Latina, desempenhando um papel fulcral no

comércio exterior do país. Em 2024, o porto registrou a movimentação de 5,4 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), representando um crescimento de 14,7% em relação ao ano anterior. Esse desempenho fez com que ocupasse a posição de quadragésimo terceiro maior porto do mundo em rendimento e o segundo na América Latina, atrás apenas do porto de Colón, do Panamá.

Além disso, no ano de 2024, o Porto de Santos alcançou também um recorde histórico na movimentação de cargas, atingindo 179,8 milhões de toneladas. Esses dados destacam a importância do porto para a logística nacional e internacional, e sua influência no comércio exterior, que aproxima e facilita a relação entre os países e facilita o escoamento da produção brasileira para diversas regiões.

No mais, a integração com os modais ferroviário, rodoviário e hidroviário, demonstra uma vantagem na logística de Santos, contribuindo para a competitividade das exportações brasileiras.

RESUMO DAS MOVIMENTAÇÕES DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS
COMPARATIVOS MENSAL E ACUMULADO

DESCRIÇÃO	DEZEMBRO			ATE DEZEMBRO		
	2023	2024	VAR %	2023	2024	VAR %
EMBARQUES	11.547.384	8.334.420	(27,8)	130.016.775	131.310.541	1,0
DESEMBARQUES	4.065.918	4.376.577	7,6	43.295.866	48.519.470	12,1
Total	15.613.302	12.710.997	(18,6)	173.312.641	179.830.011	3,8
PRINCIPAIS PRODUTOS						
EMBARQUES						
Açúcar	2.791.579	1.459.543	(48,3)	22.974.608	27.057.336	17,8
- Em sacos	40.135	25.075	(37,6)	250.856	209.720	(16,4)
- Em contêineres	336.940	213.030	(36,8)	2.867.492	3.334.857	16,3
- Granel sólido	2.414.504	1.260.438	(47,8)	19.856.269	23.512.759	18,4
Alcool	77.085	95.066	24,5	1.137.497	1.081.519	(4,9)
Café em grãos	250.945	211.780	(15,6)	1.822.331	2.573.709	41,2
Carne	202.962	196.569	(3,1)	1.971.275	2.991.598	31,5
- Bovina	140.777	121.383	(13,8)	1.301.627	1.765.988	35,7
- De Aves	60.712	69.761	14,9	655.152	788.683	20,4
- Outras	1.473	5.425	288,3	14.496	36.927	154,7
Celulose (solta e containerizada)	611.521	724.937	18,5	7.293.763	8.116.415	11,3
Complexo soja	1.630.322	666.760	(59,1)	40.266.271	37.827.202	(6,1)
- Em grãos e granel	724.895	0	(100,0)	30.611.071	27.874.736	(8,9)
- Em grãos em contêineres	34	2.261	6.550,0	23.027	12.893	(44,0)
- Farelo e granel	880.079	654.496	(25,6)	9.454.075	9.689.447	2,5
- Farelo em contêineres	26.314	10.013	(62,4)	178.098	260.128	49,4
Gasolina	86.922	119.505	37,5	929.348	1.377.406	48,2
Milho	2.915.300	1.788.502	(38,7)	21.353.955	15.973.941	(25,2)
- Em contêineres	2.177	3.767	73,0	20.692	42.769	106,6
- Granel sólido	2.913.123	1.784.735	(38,7)	21.333.263	15.931.187	(25,3)
Óleo combustível	312.194	273.468	(12,4)	3.468.330	3.377.137	(2,6)
Óleo diesel e gasóleo	224.325	192.193	(14,3)	1.949.473	1.987.104	1,9
Sucos cítricos	246.277	207.374	(15,8)	2.744.831	2.509.449	(8,6)
- Em contêineres	38.185	19.039	(50,4)	283.663	250.498	(11,7)
- Granel líquido	207.092	188.335	(9,1)	2.461.168	2.258.951	(8,2)
Sub-Total Embarques	9.349.432	5.965.597	(36,2)	105.911.682	104.472.816	(1,4)
Outros	2.197.952	2.368.823	7,9	24.105.093	26.837.725	11,3
Total Embarques	11.547.384	8.334.420	(27,8)	130.016.775	131.310.541	1,0
DESEMBARQUES						
Adubo	1.053.138	859.218	(18,4)	8.358.382	8.433.708	0,9
Alcool	1.900	1.068	(43,8)	14.689	13.968	(4,9)
Amonia	33.449	32.008	(4,3)	320.703	352.819	10,0
Carvão	0	0	-	0	0	-
Enxofre	184.808	178.985	(3,2)	1.947.101	2.012.122	3,3
Fosfato de cálcio	0	33.101	-	243.054	135.022	(44,4)
GLP	6.047	83.509	1.287,6	226.359	680.723	200,7
Metanol	0	21.074	-	214.595	211.445	(1,5)
Minério de ferro, a granel	0	0	-	0	0	-
Nafta	2.776	0	(100,0)	2.776	0	(100,0)
Óleo diesel e gasóleo	211.634	174.450	(17,6)	2.132.789	2.683.538	25,8
Sai	85.978	94.592	10,0	1.008.971	1.022.032	1,5
Soda caustica	94.950	132.980	39,8	1.083.201	1.078.633	(0,5)
Sulfato dissódico	37.665	21.936	(41,8)	572.948	581.207	1,4
Trigo (grãos e farelo)	41.936	139.497	232,6	897.820	1.257.449	40,1
Sub-Total Desembarques	1.754.281	1.772.419	1,0	17.021.418	18.460.666	8,5
Outros	2.311.637	2.604.159	12,7	26.274.448	30.058.804	14,4
Total Desembarques	4.065.918	4.376.577	7,6	43.295.866	48.519.470	12,1
Total Geral	15.613.302	12.710.997	(18,6)	173.312.641	179.830.011	3,8
CONTÊINERES (EMBARQUES E DESEMBARQUES)						
Unidades	257.685	271.040	5,2	2.861.777	3.226.923	12,8
TEU	434.066	472.620	8,9	4.783.897	5.484.829	14,7
Tonelagem	4.743.022	5.163.698	8,9	50.602.885	59.940.629	18,5
FLUXO DE NAVIOS						
Atracados	503	447	(11,1)	5.452	5.557	1,9

Obs.: Não obstante a movimentação de algumas cargas ocorrer principalmente no embarque, também podem ser desembarcadas e vice-versa. Para efeito de classificação (emb./desemb.) e lançamento neste quadro, foi considerada somente a tonelage de maior incidência, bem como a natureza de carga de maior incidência (exceto quando especificado).

3.3. Infraestrutura e gargalos operacionais do Porto de Santos

O Porto de Santos está localizado estrategicamente, a menos de 100km do

maior centro produtor e consumidor da América Latina, São Paulo, que conecta uma ampla rede de infraestrutura de transportes, viabilizando a movimentação de milhares de toneladas de mercadorias anualmente.

Em sua infraestrutura, o complexo portuário conta com um sistema rodoviário e ferroviário de acesso ao Porto, considerado como Porto Organizado. Essa responsabilidade é atribuída à Santos Port Authority (SPA), que faz o controle de segurança dos Portos, podendo modernizar e manter as infraestruturas que interligam o porto e as demais instalações públicas. A companhia pode executar esses investimentos de forma financiada, direta ou indireta, permitindo parcerias com a iniciativa privada. Por sua vez, o investimento em superestrutura, que abrangem os terminais e equipamentos para movimentação de cargas, são promovidos pela iniciativa privada, através de contratos de arrendamento e demais parcerias previstas no arcabouço legal do setor.

O sistema rodoviário que dá acesso ao Porto de Santos é o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), formado pelas rodovias SP-160 (Imigrantes), SP-150 (Anchieta), além das rodovias SP-41 (Interligação Planalto), SP-55 (Padre Manuel da Nóbrega), SP-248 (Cônego Domenico Rangoni) e SP-59 (Interligação Baixada), que atualmente é administrado pela concessionária Ecovias e é considerado um dos maiores corredores de escoamento do comércio exterior brasileiro.

No que lhe toca o sistema ferroviário, o modal possui três possibilidades e acesso: O Sistema Ferroviário da Rumo, que possui três malhas ferroviárias no Estado de São Paulo - a malha Paulista, a Malha Norte e a Malha Oeste, que se interligam e acessam o Porto de Santos por meio da Malha Sul; o Corredor Centro-Sudeste da VLI, empresa que opera a Ferrovia Centro Atlântica, que conecta a cidade de Estrela d'Oeste com a Malha Paulista da Rumo; e a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, operada pela MRS, companhia que opera locomotivas no sistema de cremalheira, que movimenta as cargas de Santos até a estação Brás, em São Paulo.

Em relação à infraestrutura aquaviária possui 25km de extensão e 16km de cais, permitindo a navegação de embarcações com até 340 metros de comprimento e calado máximo de 1,50 metros. O Porto de Santos possui 60 berços de atracação que atendem a 53 terminais, que garantem a eficiência das operações portuárias, buscando manter a manutenção em dia com drenagens de manutenção, monitoramento ambiental, sinalização e implantação de sistemas de gerenciamento

de tráfego de embarcações.

Para comportar essa estrutura, é necessário um sistema eficiente de energia elétrica e de tratamento de água e esgoto. O sistema elétrico operado pela SPA é proveniente principalmente da Usina Hidrelétrica de Itatinga, complementada pela concessionária local CPFL e garante o fornecimento de energia para consumo próprio e para os arrendatários. Além do mais, a companhia possui sistemas próprios de captação, tratamento e distribuição de água potável, além de coleta e tratamento de esgoto doméstico, garantindo a segurança da qualidade dessa água por meio de exames periódicos laboratoriais.

4. REGULAÇÃO E ASPECTOS JURÍDICOS

4.1. Normas nacionais e internacionais aplicáveis

No Brasil, a regulamentação sobre a sobreestadia de contêineres, conhecida como demurrage, é estabelecida pelas Resoluções Normativas nº 18/2017 e nº 62/2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Essas normas definem direitos e obrigações dos usuários, agentes intermediários e empresas de navegação, promovendo maior eficiência e transparência nas relações contratuais do transporte marítimo.

A Resolução Normativa nº 18/2017 destaca a importância de informar previamente os valores excedentes e o período de livre estadia do contêiner (free time). O Artigo 19 dispõe:

“Os valores referentes à sobreestadia e o número de dias de livre estadia do contêiner devem ser disponibilizados ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do conhecimento de carga (BL) até a confirmação da reserva de praça.”

Essa medida visa prevenir cobranças abusivas e assegurar que todos os envolvidos estejam cientes e concordem com as condições contratuais estabelecidas. Além disso, a norma prevê que, em situações de força maior ou caso fortuito, o prazo de livre estadia do contêiner seja suspenso, evitando encargos indevidos ao importador.

Complementando essa regulamentação, a Resolução Normativa nº 62/2021 fortalece os critérios para a cobrança de sobreestadia, estabelecendo infrações

administrativas para práticas inadequadas. Por exemplo, a cobrança indevida referente ao free time é considerada infração, sujeita à aplicação de penalidades, como multas pecuniárias.

Os direitos e deveres dos usuários (importadores e exportadores) estão previstos nos Artigos 8º e 9º da Resolução Normativa nº 18/2017, que garantem:

“Os usuários têm direito a serviços caracterizados por regularidade, continuidade, eficiência, segurança e atualização tecnológica. Devem ser informados previamente sobre as condições de prestação dos serviços, incluindo tarifas, taxas e demais encargos, e comunicar à ANTAQ quaisquer irregularidades ou infrações de que tenham conhecimento.”

Por outro lado, os direitos e deveres dos transportadores marítimos e agentes intermediários estão dispostos nos Artigos 10º a 18º. Eles são obrigados a:

“Assegurar a prestação de serviços de forma eficiente e segura, mantendo a regularidade e continuidade das operações, fornecendo informações claras e precisas aos usuários sobre tarifas e condições contratuais. A cobrança de valores deve ser realizada apenas dos contratantes diretos, sendo vedada a imposição de encargos a terceiros não envolvidos na contratação. Em casos de inadimplência, a retenção de mercadorias ou documentos somente poderá ocorrer mediante comunicação prévia ao usuário e conforme previsto na legislação vigente.”

Essas normas reforçam o compromisso da ANTAQ com práticas justas, transparentes e equilibradas no setor de transporte marítimo.

4.2. Jurisprudência brasileira sobre demurrage e detention

A jurisprudência brasileira tem consolidado entendimentos sobre a cobrança de *demurrage e detention*. As decisões judiciais demonstram a aplicação prática da Resolução Normativa nº 18/2017 da ANTAQ.

Os tribunais têm reconhecido que a *demurrage* possui natureza indenizatória. Isso significa que sua cobrança tem o objetivo de indenizar o proprietário do contêiner pelos prejuízos decorrentes da retenção indevida além do prazo acordado, a jurisprudência destaca que a simples ocorrência do atraso já acolhe a justificativa da cobrança da *demurrage*, em razão da configuração da inadimplência contratual.

Em diversos casos, os tribunais têm decidido que a responsabilidade pela devolução dos contêineres recai sobre o consignatário da carga, mesmo na ausência de termo de compromisso específico:

"AÇÃO DE COBRANÇA - TRANSPORTE MARÍTIMO - SOBREESTADIA DE CONTAINERS DEMURRAGE. PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE

PASSIVA - Apelante que

atuou como consignatária da carga transportada, assumindo, assim, a responsabilidade pelas obrigações atinentes ao conhecimento de embarque - Preliminar afastada. MÉRITO - AÇÃO DE COBRANÇA - DEMURRAGE - Cobrança por sobreestadia que possui natureza jurídica de verba indenizatória por inadimplemento contratual - Para sua cobrança, necessária a demonstração do prazo fixado contratualmente, bem como dos valores firmados - Ausência do contrato e do termo de compromisso de devolução - Autora que não se desincumbiu de seu ônus processual, nos termos do art. 373, I, do CPC - Recurso provido." (TJ-SP 10012286320178260562 SP 1001228-63.2017.8.26 .0562,

Relator.: Denise Andréa Martins Retamero, Data de Julgamento: 03/05/2018, 24ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 28/05/2018).

"AÇÃO DE COBRANÇA. DEMURRAGE. Preliminar de ilegitimidade passiva. Pertinência subjetiva entre o sujeito e a pretensão deduzida em juízo. Rejeição. Cerceamento de defesa. Inocorrência. Prescindibilidade de instrução probatória, sendo suficiente a prova documental juntada aos autos. Sentença de procedência. Recurso da ré. Na hipótese, houve anterior ação de obrigação de entrega de coisa certa (Processo nº. 1012441-32.2018.8.26.0562), na qual por r. sentença mantida por v. acórdão, entendeu-se que a ré é consignatária do contêiner em questão, do que resulta sua responsabilidade pela sobreestadia, uma vez que não o devolveu no prazo devido. Dispensabilidade de apresentação de termo de compromisso. Demurrage tem como fundamento usos e costumes do Direito Marítimo. Precedente deste E. Tribunal de Justiça. Alegação de valores cobrados excessivamente que não comporta acolhimento, ante a natureza indenizatória e o longo período em que a autora ficou privada da utilização/comercialização de seu contêiner (1.285 dias). Precedente do C. STJ. Diferença entre taxa cambial de moeda estrangeira e correção monetária do débito que justifica a possibilidade de sua cobrança. SENTENÇA MANTIDA. Sucumbência recursal. Art. 85, § 11, do CPC. RECURSO

DESPROVIDO." (TJ-SP - Apelação Cível: 1016486-40.2022.8.26 .0562 Santos, Relator.: Fábio Podestá, Data de Julgamento: 05/02/2024, 21ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 07/02/2024).

"COBRANÇA. DEMURRAGE. Denúnciação da lide. Inadmissibilidade. Precedentes. Sobre-estadia que tem natureza jurídica de indenização pré-fixada, e não de cláusula penal. Desnecessidade de prova da culpa do devedor. Burocracia aduaneira que é fato previsível e próprio da atividade comercial desenvolvida. Atraso na devolução dos contêineres provado. Sentença reformada, para julgar procedente o pedido de cobrança. Precedentes deste Tribunal. Recurso provido." (TJ-SP - APL: 40043827720138260562 SP

4004382-77.2013.8.26 .0562, Relator.: Tasso Duarte de Melo, Data de Julgamento: 15/12/2016, 22ª Câmara Extraordinária de Direito Privado, Data de Publicação: 15/12/2016).

Esses julgados demonstram o entendimento majoritário no sentido de que a *demurrage* é devida no momento em que é comprovada a retenção indevida do contêiner, não sendo necessariamente um requisito a previsão de cláusulas expressas em contratos escritos. A responsabilidade do consignatário é frequentemente reconhecida com base na sua condição de recebedor final da carga

e na aplicação dos usos e costumes do Direito Marítimo.

5. ANÁLISE DA PRÁTICA NO PORTO DE SANTOS

5.2. Principais desafios enfrentados no Porto de Santos

Apesar de sua posição estratégica e do constante aumento na movimentação de cargas, o Porto de Santos ainda enfrenta desafios estruturais que limitam seu desempenho e ameaçam sua competitividade no cenário internacional. A modernização ocorrida desde a década de 1990, impulsionada pela privatização dos terminais, permitiu ganhos importantes em tecnologia e eficiência operacional. No entanto, persistem gargalos críticos, especialmente nos acessos terrestre e aquaviário, que comprometem o pleno aproveitamento da capacidade instalada (ANTAC, 2023).

O plano diretor do porto, reformulado em 2020 por meio do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), projetava uma ampliação significativa da capacidade de movimentação até 2040. Contudo, os volumes registrados já nos anos seguintes demonstraram um crescimento acelerado, pressionando a infraestrutura existente e evidenciando que o cronograma das intervenções planejadas está defasado frente à realidade operacional (PORTO DE SANTOS, 2023).

Entre os principais entraves enfrentados, destacam-se a deficiência dos acessos rodoviários — com destaque para a saturação da Via Anchieta, fundamental para o escoamento de cargas da região metropolitana de São Paulo —, a lentidão na execução de obras essenciais, como a dragagem de aprofundamento do canal, e a limitação para recepção de embarcações de maior porte, que já são padrão no comércio marítimo global (NAVAL PORTO ESTALEIRO, 2024). Essas limitações reduzem a eficiência logística, aumentam os custos operacionais e afetam diretamente o tempo de permanência de navios e contêineres no porto, o que, por sua vez, está associado à incidência de taxas como demurrage e detention (MUNDO LOGÍSTICA, 2024).

Outro fator que contribui para a estagnação de melhorias estruturais é a descontinuidade das políticas públicas voltadas à logística portuária. A cada mudança de governo, observa-se uma reformulação das prioridades, o que impede

a consolidação de um planejamento estratégico de longo prazo (IBL, 2023). Tal instabilidade compromete a execução das obras previstas e perpetua um ciclo de atrasos e retrabalho que prejudica toda a cadeia logística.

Além disso, a distância entre os avanços promovidos internamente pelos terminais portuários, que têm investido fortemente em tecnologia, automação e capacitação, e a precariedade da infraestrutura fora do ambiente portuário também se configura como um desafio. A falta de sincronia entre esses dois elementos limita o alcance dos ganhos de produtividade obtidos dentro dos terminais, e reforça a necessidade de uma abordagem integrada e coordenada entre os setores público e privado (INTERMODAL, 2023).

5.2. Tempos médios de liberação de cargas e sua relação com custos de sobrestadia

Apesar de não serem divulgados oficialmente de forma sistemática, estudos apontam que, em 2017, o tempo médio era de aproximadamente 10 dias para contêineres de importação, com uma redução gradual nos anos seguintes em razão de investimentos em infraestrutura e processos logísticos (PORTO DE SANTOS, 2017). Esse cenário espelha os principais desafios operacionais de um dos principais complexos portuários do país. O alto volume de movimentação de mercadorias, que em janeiro de 2025 registrou um aumento de 12,1% em relação ao mesmo período de 2024, evidencia a pressão sobre a infraestrutura e os processos logísticos (MINISTÉRIO DOS PORTOS E AEROPORTOS, 2025). Essa intensidade operacional tende a gerar atrasos na liberação dos contêineres, aumentando o número de dias além do *free time*, que influencia diretamente na taxa de sobrestadia (demurrage e detention). Os importadores enfrentam um impacto financeiro significativo, com aumento dos custos de armazenagem, diárias e despesas logísticas, o que reduz a competitividade da carga brasileira no mercado global.

Estratégias e medidas para mitigar os impactos da demurrage e detention

A redução dos impactos financeiros de demurrage e detention exige uma combinação de ações gerenciais, tecnológicas e regulatórias. Entre as medidas apontadas por órgãos brasileiros, destaca-se a adoção de sistemas integrados de gestão portuária, capazes de monitorar o fluxo de contêineres em tempo real e

otimizar o agendamento de janelas de atracação, reduzindo atrasos e prevenindo cobranças excessivas (Porto de Santos, 2024; Ministério dos Portos e Aeroportos, 2025). Outra estratégia relevante é a antecipação do planejamento de operações de importação e exportação, alinhando prazos de liberação aduaneira e disponibilidade de retroáreas, de forma a evitar a ocupação prolongada de contêineres nos terminais (Ministério dos Portos e Aeroportos, 2025). Além disso, uma possível padronização de contratos de transporte e armazenagem, em consonância com as regras da ANTAQ, permite maior previsibilidade das obrigações e reduz disputas sobre a cobrança de sobrestadia (ANTAQ, 2025). Por fim, práticas como o compartilhamento de informações entre armadores, operadores portuários e importadores/exportadores podem contribuir para uma coordenação mais eficiente da cadeia logística, minimizando atrasos e custos adicionais, fortalecendo a competitividade do comércio exterior brasileiro (CNI, 2025).

CONCLUSÃO

A partir deste estudo, foi possível identificar que as taxas de demurrage e detention impactam significativamente financeiramente sobre importadores e exportadores, especialmente no Porto de Santos, que concentra grande parte da movimentação de contêineres no Brasil. Embora os tempos médios de liberação de cargas não sejam divulgados oficialmente, os dados de movimentação e relatos do setor observam atrasos frequentes, que elevam a incidência de sobrestadia, aumentando os custos logísticos e afetando a competitividade das exportações brasileiras (Ministério dos Portos e Aeroportos, 2025; Porto de Santos, 2024).

A análise do contexto jurídico e regulatório evidenciou que, apesar da existência de normas nacionais e internacionais, bem como da atuação da ANTAQ, persistem desafios na coordenação entre armadores, terminais e importadores/exportadores, o que contribui para ineficiências operacionais e custos adicionais (ANTAQ, 2025; CNI, 2025).

Diante disso, deve-se considerar a implementação de sistemas integrados de monitoramento de cargas, que permitam prever congestionamentos e otimizar o agendamento de atracações, reduzindo atrasos e custos de sobrestadia (Porto de Santos, 2024; Ministério dos Portos e Aeroportos, 2025). Além disso, o planejamento antecipado das operações logísticas, aliado à padronização de contratos de

transporte e armazenagem em conformidade com a regulamentação da ANTAQ, pode reduzir riscos e aumentar sua eficiência.. A integração e o compartilhamento de informações entre todos os elos da cadeia portuária também se mostram fundamentais para mitigar os efeitos financeiros da demurrage e detention, promovendo a coordenação logística e a otimização do capital de giro dos importadores e exportadores (CNI, 2025).

Portanto, mesmo diante de limitações operacionais e ausência de estatísticas detalhadas, o estudo evidencia que investir em tecnologia de ponta, em uma gestão eficiente e integração entre agentes são essenciais para reduzir custos, aprimorar a logística portuária e tornar o Porto de Santos um modelo nessa questão para outros portos, dentro e fora do país.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Nota Técnica nº 6/2025-SRG**. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/antag>. Acesso em: 16 ago. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Relatório Anual de Desempenho Portuário**. Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/antag>. Acesso em: 24 maio 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Resolução Normativa nº 18, de 21 de dezembro de 2017**. Disponível em: <https://www.sindaspcg.org.br/wp-content/uploads/2018/03/Resolu%C3%A7%C3%A3o-Normativa-n%C2%BA-18-da-ANTAQ.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2025.

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução Normativa nº 18, de 27 de junho de 2017**. Dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, transportadores marítimos e agentes intermediários na prestação de serviços de transporte aquaviário. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 27 jun. 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/normas>. Acesso em: 23 set. 2025.

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução Normativa nº 62, de 24 de setembro de 2021**. Estabelece critérios para a cobrança de sobreestadia de contêineres e infrações administrativas. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 24 set. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/normas>. Acesso em: 23 set. 2025.

CNI – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **CNI contribui para avanço na regulação da cobrança por sobreestadia de contêineres**. 2025. Disponível em: <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/cni-contribui-para-avanco-na-regulacao-da-cobranca-por-sobreestadia-de-containers/>. Acesso em: 16 ago. 2025.

CONEXOS. **Entenda a diferença entre demurrage e detention.** Disponível em: <https://conexos.com.br/diferenca-demurrage-e-detention/>. Acesso em: 25 abr. 2025.

COSTA, Fernando Antônio de Vasconcelos. **Transporte Marítimo de Cargas: Aspectos jurídicos e operacionais.** São Paulo: Aduaneiras, 2021.

IBL – INSTITUTO BRASIL LOGÍSTICA. **Deixados para trás: Porto de Santos, o segundo maior da América Latina.** 2023. Disponível em: <https://ibl.org.br/artigo-deixados-para-tras>. Acesso em: 24 maio 2025.

INTERMODAL. **Porto de Santos: modernização, desafios e oportunidades.** 2023. Disponível em: <https://digital.intermodal.com.br>. Acesso em: 24 maio 2025.

LLOYD'S LIST. **One Hundred Container Ports 2024.** Disponível em: <https://www.lloydlist.com/one-hundred-container-ports-2024>. Acesso em: 25 abr. 2025.

LUNA, Denise. **Comércio marítimo brasileiro cresce 22% em 2024 para US\$ 492,5 bi, diz ATP.** Estadão Conteúdo, CNN Brasil, 08 jan. 2025. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/economia/mercado/comercio-maritimo-brasileiro-cresce-22-em-2024-para-us-4925-bi-diz-atp/#goog_rewarded. Acesso em: 25 abr. 2025.

MARTINS, Ives Gandra da Silva. **Contratos de transporte e responsabilidade civil no comércio exterior.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2020.

MINISTÉRIO DOS PORTOS E AEROPORTOS. **Movimentação de contêineres no Porto de Santos bate recorde para janeiro.** Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/03/movimentacao-de-containers-no-porto-de-santos-bate-recorde-para-janeiro>. Acesso em: 16 ago. 2025.

MUNDO LOGÍSTICA. **Congestionamento no Porto de Santos ameaça crescimento.** 2024. Disponível em: <https://mundologistica.com.br>. Acesso em: 24 maio 2025.

NAVAL PORTO ESTALEIRO. **Impactos logísticos e medidas para minimizar atrasos no Porto de Santos.** 2024. Disponível em: <https://navalportoestaleiro.com>. Acesso em: 24 maio 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (UNCTAD). **Review of Maritime Transport 2023.** 2023. Disponível em: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>. Acesso em: 25 abr. 2025.

PORTO DE SANTOS. **Infraestrutura Portuária.** Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/infraestrutura-portuaria/>. Acesso em: 25 abr. 2025.

PORTO DE SANTOS. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ 2020.** Santos, 2023. Disponível em: <https://portodesantos.com.br>. Acesso em: 24 maio

2025.

PORTO DE SANTOS. **Plano de Negócios 2024**. Santos, 2024. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/PLANO-DE-NEGOCIOS-2024.pdf>. Acesso em: 16 ago. 2025.

PORTO DE SANTOS. **Porto de Santos bate recorde histórico de movimentação de cargas em 2024**. 2025. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/2025/01/16/porto-de-santos-bate-recorde-historico-de-movimentacao-de-cargas-em-2024/>. Acesso em: 25 abr. 2025.

SILVA, André Vasconcelos. **A cobrança da demurrage e os contratos de transporte marítimo**. Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 45–62, 2022.

SOUZA, Mariana Freitas de. **A responsabilidade pela sobrestadia de contêineres no comércio internacional**. Revista Brasileira de Comércio Exterior, Brasília, v. 114, p. 25-38, 2021.

TOTVS. **Transporte marítimo no Brasil: panorama, vantagens e como fazer uma boa gestão**. 2023. Disponível em: <https://www.totvs.com/blog/gestao-logistica/transporte-maritimo-no-brasil/>. Acesso em: 23 abr. 2025.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO (TJ-SP). **Apelação Cível n.º 1001228-63.2017.8.26.0562**. Relator: Desembargadora Denise Andréa Martins Retamero. 24ª Câmara de Direito Privado. Julgado em: 03 maio de 2018. Publicado em: 28 maio 2018. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br>. Acesso em: 29 abr. 2025.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO (TJ-SP). **Apelação Cível n.º 1016486-40.2022.8.26.0562**. Relator: Desembargador Fábio Podestá. 21ª Câmara de Direito Privado. Julgado em: 05 fev. 2024. Publicado em: 07 fev. 2024. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br>. Acesso em: 29 abr. 2025.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO (TJ-SP). **Apelação Cível n.º 4004382-77.2013.8.26.0562**. Relator: Desembargador Tasso Duarte de Melo. 22ª Câmara Extraordinária de Direito Privado. Julgado e publicado em 15 dez. 2016. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br>. Acesso em: 29 abr. 2025.