

ASPECTOS RELEVANTES ACERCA DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Gabriela Coelho da Costa S.

Graduada e especialista em Relações Internacionais. Pós-graduada em Gestão de Operações Portuárias pela ABRACOMEX e Mestre em Logística e Gestão Portuária pela Valenciaport.

Ingressou no quadro da Agência Nacional de Transportes Aquaviários em 2011, tendo atuado nas Superintendências de Outorga e de Regulação. Ocupa hoje o cargo de Superintendente de Fiscalização.

RESUMO

O presente artigo tem o objetivo de realizar uma breve análise sobre os principais elementos da sobre-estadia, abordando aspectos como conceito, natureza jurídica, previsibilidade, modicidade e legitimidade. Além disso, perpassa pela competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para regular a matéria, levantando os principais momentos do histórico de tramitação do tema da Agência. Traz de forma breve um interessante *leading case*, pelo qual é possível avaliar um caso concreto de ocorrência de sobre-estadia. Finaliza com a atuação da fiscalização e uma conclusão que demonstra o importante papel da ANTAQ em toda a discussão.

Palavras-chave: Sobre-estadia. Demurrage. ANTAQ. Natureza jurídica. Previsibilidade. Modicidade. Legitimidade. Fiscalização.

ABSTRACT

This article aims to make a brief analysis of the main elements of demurrage, approaching aspects such as concept, legal nature, predictability, affordability and legitimacy. In addition, it passes through the competence of the National Waterway Transportation Agency to regulate the issue, highlighting the main moments during the development of the technical process. It briefly presents an interesting leading case, through which it is possible to evaluate a concrete case of demurrage. It ends with the inspection performance and a conclusion that demonstrates the important role of ANTAQ in this discussion.

Keywords: Overstay. Demurrage. ANTAQ. Legal nature. Predictability. Affordability. Legitimacy. Inspection.

1. Elementos da sobre-estadia

1.1. Conceito

A definição de sobre-estadia levada à conhecimento do setor, inicialmente por meio da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 21 de dezembro de 2017 e, posteriormente, pelo normativo que a revogou, a Resolução ANTAQ nº 62, de 30 de novembro de 2021, informa que sobre-estadia de contêiner é o valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassarem o prazo acordado de livre estadia para o embarque ou para a devolução da unidade de carga.

A sobre-estadia de contêiner, tal como fora definida, é também conhecida como "demurrage". A etimologia da palavra vem do francês antigo "*demorage*" que, ao seu tempo, deriva do verbo em latim "*demoror*", significando demorar ou reter.

A utilização do termo teve início no mais antigo tipo de contrato já registrado no transporte marítimo internacional, a Carta Partida por Viagem, que é o documento que estabelece um contrato de fretamento de um navio por viagem.

Considerando a utilização da demurrage na Carta Partida, a palavra passou a ser utilizada no *shipping* também para a sobre-estadia de contêiner, ambas as utilizações possuindo o mesmo fato gerador, ou seja, o transpasse do tempo acordado para se realizar uma devolução.

As partes envolvidas costumam acordar um período de *free time*, que é o período livre da cobrança de sobre-estadia, de forma que o usuário possa adotar as providências para superar os trâmites que se façam necessários, tais como nacionalização da carga, remoção do contêiner do porto, desova e, finalmente, devolução da unidade vazia no local indicado pelo transportador. Entretanto, uma vez que o período acordado de livre estadia é ultrapassado, dá-se início à incidência da cobrança diária de sobre-estadia, conforme valores previamente pactuados.

Tem-se então que, em que pese a sobre-estadia de contêineres tenha derivado daquela aplicada às embarcações, guarda propriedades específicas, as quais merecerão análise um pouco mais aprofundada durante o presente artigo.

1.2. Natureza Jurídica

Apesar de a cobrança de sobre-estadia ser prática habitual no transporte marítimo de carga containerizada, ainda não há definição acerca de sua natureza jurídica. Após estudos do material produzido no Brasil, conclui-se que a maioria dos autores e julgados classificam a cobrança da sobre-estadia como natureza indenizatória.

A própria Eliane Martins entende que a temática é extremamente polêmica, uma vez que existe no Direito brasileiro uma escassez doutrinária e de precedentes

jurisprudenciais, os quais oscilam no enquadramento entre indenização por danos materiais em sede de responsabilidade civil contratual e a natureza de multa.

Além das duas vertentes citadas, ainda existe uma pequena parte da doutrina que avalia a teoria do adicional de frete como possível natureza da sobre-estadia, a qual não será objeto de avaliação neste artigo, considerando sua escassa defesa em jurisprudências conhecidas.

Dando início pela corrente que defende o enquadramento como cláusula penal, importante dizer que ela se encontra positivada na legislação por meio dos artigos 408 e seguintes do Código Civil. Releva também destacar a característica de obrigação subsidiária que possui, o que é reforçado pela definição trazida por Sílvio Venosa: “Cláusula penal é uma obrigação de natureza acessória. Por meio desse instituto insere-se uma multa na obrigação, para a parte que deixar de dar cumprimento ou apenas retardá-lo”.

Quando do descumprimento contratual acerca da sobre-estadia, ou seja, tendo sido extrapolado o prazo pactuado contratualmente para restituição dos contêineres vazios ao transportador, verifica-se um retardamento da obrigação acordada. O descumprimento, portanto, torna-se o gatilho que ativa os efeitos jurídicos do instituto e torna possível a ação de cobrança da multa.

Logo, para tratar o descumprimento de obrigação contratual como penalidade, deve haver a comprovação da responsabilidade subjetiva por parte do tomador do equipamento, dependendo da existência de dolo ou culpa por parte do agente causador do dano.

Retornando à corrente majoritária, ou seja, aquela que defende o enquadramento como indenização devida ao transportador pelo usuário da unidade de carga, verifica-se que tal defesa também encontra sustentação legal no Código Civil, artigo 186, que diz que “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”. Em continuidade, no artigo 927 consta que “Aquele que, por ato ilícito causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”.

Logo, pelos julgados que defendem essa corrente, percebe-se que, como indenização, a finalidade é de compensar o proprietário do contêiner por eventuais prejuízos suportados pela devolução tardia.

Assim está expresso no entendimento da 24^a Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo ao reformar sentença de primeira instância e condenar uma indústria de plástico pelo atraso na devolução de contêineres a uma empresa de navegação marítima:

Reconhecido que a demurrage não é cláusula penal, mas sim indenização por descumprimento contratual, a fim de compensar o proprietário dos contêineres por eventuais prejuízos sofridos em razão da retenção indevida destes pelo devedor, por prazo superior ao contratado, independentemente da culpa do devedor no atraso, bastando sua ocorrência.

Importa destacar que a natureza jurídica da matéria se encontra hoje em estudo pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários nos autos do processo que trata do item 2.2 da Agenda Regulatória.

1.3. Previsibilidade

Após análise da natureza jurídica, resta claro que a cobrança da demurrage depende de previsão contratual, dessa forma as partes envolvidas na contratação se responsabilizam pelos termos pactuados, sendo possível, caso haja seu descumprimento, realizar a cobrança do valor devido.

Tal entendimento ganha força no Direito inglês, onde tanto a doutrina quanto a jurisprudência defendem a previsibilidade da sobre-estadia. Ressalte-se que, geralmente, essa previsão contratual já vem disposta no Conhecimento de Embarque – BL (Bill of Lading).

A previsibilidade também é abordada por James Winter em seu projeto “Aplicação do Instituto da Demurrage de Contêineres na Importação no Direito Brasileiro”. O autor cita que, partindo do princípio de que a natureza jurídica da demurrage é a de indenização, a sua aplicação somente deveria se dar quando realmente pactuada e prevista em contrato formalizado entre as partes. Destaca ainda que, diferentemente do Direito inglês, não tem sido essa a prática na realidade brasileira, uma vez que os Tribunais por vezes aceitam a cobrança da demurrage ainda que sem qualquer prova de compromisso formalizado entre as partes.

Winter ressalta que essa prática faz com que a demurrage seja um instituto do direito marítimo consuetudinário, regido pela *lex maritima*, pelos usos e costumes, independente de previsão contratual, fato esse que pode gerar insegurança jurídica e eventuais abusos na cobrança das diárias a título de demurrage.

1.4. Modicidade

É nesse elemento onde reside uma das principais discussões acerca da demurrage, em especial a que divide as opiniões sobre a natureza jurídica.

Alguns doutrinadores defendem que os valores cobrados pela sobre-estadia são tão abusivos que se torna impossível enquadrá-la como cláusula indenizatória, não passando, então, de uma penalidade a ser aplicada.

A demurrage não deve ser valor cobrado com o intuito de se auferir lucro, mas tão somente visando ao ressarcimento de um prejuízo causado. Logo, se a falta do contêiner afeta a logística daquele transportador, é normal que ele queira reavê-lo o quanto antes e não que se beneficie do atraso em sua entrega.

Não se pode aqui deixar de falar sobre o *duty to mitigate the loss*. O princípio do dever de mitigar danos diz que a parte que se entende prejudicada por ato de outrem deve fazer o possível para solucionar o problema o quanto antes. Uma parte prejudicada não

deve permanecer inerte enquanto o prejuízo aumenta gradativamente ou, pelo menos, não pode se manter estática diante de uma possibilidade da redução desse dano.

Percebe-se que, ao contrário das decisões inglesas, onde as decisões judiciais costumam intervir para garantir a cobrança de valores módicos, as decisões brasileiras acerca do tema pouco se debruçam acerca da modicidade da sobre-estadia cobrada.

1.5. Legitimidade

O elemento da legitimidade busca entender quem são os atores legítimos para receber e responder pela sobre-estadia.

Rafael Rosset, em seu artigo “A Cobrança de Demurrage ou Sobreestadia: aspectos legais” reforça que o pagamento de indenização pela demurrage é sempre devido ao armador, sendo esse o único detentor de legitimidade ativa para cobrar a quantia. Já a legitimidade passiva recairia sobre o consignatário, aquele que efetivamente contratou o frete.

Gabriela Novak, em seu livro “Demurrage de Contêiner no Direito Inglês e Brasileiro”, aborda com brilhante detalhamento a legitimidade ativa e passiva passando por diversas emendas, o que permite compreender a evolução da legislação acerca do tema, bem como refletir sobre a participação de outros *players* nessa relação.

Regra geral, em consonância com o que coloca Rosset, a legitimidade ativa é do transportador e a passiva é daquele que figura no BL como consignatário. Entretanto, impossível abordar o tema sem que a discussão perpassasse por outros entes que vêm, cada vez mais, se fazendo presentes nas relações do transporte marítimo. Um exemplo disso, é a figura do NVOCC (*Non-Vessel Operating Common Carrier*).

A Resolução ANTAQ nº 62 caracteriza esse agente como “a pessoa jurídica, que não sendo o armador ou proprietário de embarcação, responsabiliza-se perante o usuário pela prestação do serviço de transporte, emitindo o BL, agregado, house, filhote ou sub-master, e subcontratando um transportador marítimo efetivo”. Além disso, acrescenta que “transportador marítimo não operador de navios (NVOCC) é considerado como usuário perante o transportador marítimo efetivo, e como transportador, perante o usuário final do serviço de transporte prestado.”

Sendo assim, pela própria conceituação trazida pela supramencionada Resolução, não se deve realizar uma avaliação rasa acerca das legitimidades ativa e passiva, se fazendo necessário avaliar, no caso a caso, a responsabilidade assumida por cada uma das partes dentro da contratação do transporte marítimo de carga.

2. Leading Case

Quando se discute a sobre-estadia, um caso em especial é frequentemente lembrado pela doutrina. Trata-se da ação promovida pela empresa de navegação MSC contra a Cottonex Anstalt na Corte Britânica.

O caso trata da venda de algodão embarcado em trinta e cinco contêineres, acobertados por cinco diferentes BLs, onde a MSC reclamava cobrança de demurrage pela retenção das unidades de carga por um período de três anos e meio.

Enquanto o algodão estava em trânsito, o seu valor de mercado sofreu uma grande queda, fazendo com que o importador se recusasse a receber a carga no porto de Chittagong, em Bangladesh.

A empresa de navegação escolheu entrar com a ação contra o embarcador eis que, segundo cláusula 14.8 do BL, poderia optar entre o embarcador ou o consignatário para efetuar a cobrança.

O *free time* concedido pela MSC fora de 14 dias e a empresa entendia que o valor de sobre-estadia deveria continuar contando, ininterruptamente, até a devolução dos mesmos.

Durante a disputa entre as empresas, o embarcador tentou por várias vezes persuadir as autoridades alfandegárias locais a transferirem as cargas para um armazém, o que lhe foi negado, conseqüentemente impedindo a paralisação da cobrança de sobre-estadia, que, quando da distribuição da ação na Corte Inglesa, já alcançava 10 vezes o valor da carga.

O embarcador apresentou várias razões em sua defesa buscando tornar nula a ação, mantendo como ponto central de sua argumentação o fato de que, durante o período de retenção da carga, em algum momento, a demurrage deveria ter sido estancada e que a MSC poderia ter mitigado sua perda buscando meios de recuperar seus equipamentos por sua conta ou mesmo colocar outros contêineres na linha de navegação de forma a diminuir suas perdas.

A Corte Inglesa foi simpática ao argumento da defesa, se alinhando ao entendimento de que, após tantos meses de disputa sem que as autoridades buscassem solucionar o caso, já estaria caracterizada a quebra no contrato firmado, tendo em vista a impossibilidade do embarcador, mesmo querendo, devolver as unidades de carga à MSC.

A Corte entendeu que no momento em que ficou claro para as partes que o embarcador não poderia devolver os contêineres, seria o ponto em que a empresa de navegação deixaria de poder cobrar pelas sobre-estadias, tendo estabelecido essa linha de corte e encerrado o caso.

3. Competência da Agência Reguladora para regular o tema

De 05 de junho de 2001, a Lei nº 10.233 foi responsável por criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários para regular a prestação de serviços de transporte e a exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores.

Desde então, a ANTAQ vem se aprimorando e desenvolvendo seus normativos em busca de aderência à realidade do setor e eficiência na resposta às diversas situações trazidas para resolução.

Para o tema em tela, destaco que a citada lei, em seu art. 11 prevê que o gerenciamento da infraestrutura e a operação do transporte aquaviário será regido pelos seguintes princípios gerais:

(...)

III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;

IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência

(...)

Vale igualmente citar o art. 20 que traz os objetivos da Agência criada e, dentre eles, o de regular ou supervisionar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita, práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica. ([Redação dada pela Lei nº 14.301, de 2022](#))

Em resumo, pode-se afirmar que o objetivo da ANTAQ é implementar as políticas públicas setoriais e garantir a prestação do serviço adequado, harmonizando os interesses dos agentes de mercado. Como exemplificado no próximo item, o tema demurrage é sem dúvida caso latente de contradição entre os agentes do setor, cabendo à Agência atuar de forma a garantir posição regulatória uníssona que harmonize os diversos entendimentos.

4. Histórico de tramitação do tema na Agência

Levando em consideração as citadas competências dadas pela Lei nº 10.233, foi publicada, em agosto de 2015, a Resolução nº 4.271, responsável por submeter a proposta de norma sobre direitos e deveres dos usuários e empresas de navegação à audiência pública, com vistas à obtenção de contribuições.

Nessa oportunidade, a equipe da regulação analisou três possibilidades de opções regulatórias sobre o aspecto da natureza jurídica: a) manter o *status quo*, sem definir a natureza; b) definir a natureza de indenização; ou c) definir a natureza de cláusula penal.

A ANTAQ entendeu, naquele momento, que não seria oportuno definir a natureza jurídica da demurrage, não apenas pela inexistência de consenso no arcabouço legal brasileiro, mas após detida análise dos argumentos que foram apresentados pelo setor.

Como evolução das interlocuções com o mercado, foi publicada, em 26/12/2017, a Resolução Normativa nº 18, que representa um marco no amadurecimento regulatório da navegação marítima e de apoio e na tutela do direito dos usuários desses serviços.

Essa Resolução representa importante ferramenta para que a Agência atue justamente naquilo que a citada Lei lhe imputou como atribuição: a possibilidade de harmonizar e arbitrar conflitos, principalmente aqueles que possam advir de abusos nas relações, sempre preservando o interesse público.

Faz-se importante lembrar, como já dito anteriormente, que a cobrança de sobre-estadia de contêineres não possui previsão expressa na legislação brasileira, sendo aplicada por analogia às regras para demurrage de navios. Sobre esse assunto, Novak ressalta a importância das manifestações da ANTAQ, desde a Resolução nº 4.271, de forma a suprir o silêncio legal acerca da matéria e estipular orientações e parâmetros mínimos a todo o setor.

Durante o tempo de vigência da Resolução Normativa nº 18, diversas foram as contribuições que vinham sendo colhidas e apresentadas à ANTAQ. O tema de sobre-estadia é sem dúvida um dos mais abordados pelo setor, o que faz com que a matéria evolua e o debate ganhe corpo.

É publicada então, em 13/05/2020, a Resolução nº 7754 que aprova a Agenda Regulatória 2020-2021 da ANTAQ, cujo Tema 2.2 consiste em "Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres".

Em 14/09/2020, a área de Regulação da ANTAQ publica o Aviso de Tomada de Subsídios nº 03 visando ao recebimento de contribuições para a concretização do tema na agenda regulatória. A possibilidade de apresentar contribuições ficou aberta de 21/09/2020 a 16/10/2020, com prorrogação de 15 dias.

A análise dos subsídios encaminhados culminou na elaboração do Relatório de AIR nº 03, que consiste em versão preliminar do relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR do tema 2.2 da Agenda Regulatória, dando início às discussões de forma mais específica.

Em 08/06/2021, fora publicado no Diário Oficial da União, o Aviso de Audiência Pública nº 13/2021-ANTAQ, visando obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do Tema 2.2, as quais foram recebidas no período de 14/06/2021 a 28/07/2021 e culminaram com a elaboração do Relatório de AIR nº 02/2021.

Ressalte-se que a Resolução Normativa nº 18 fora revogada pela Resolução nº 62, de 30 de novembro de 2021, entretanto, a questão do tema da agenda regulatória permanece em discussão. Após apreciação pela setorial jurídica, a relatoria entendeu por solicitar análise complementar à área técnica.

5. O papel da fiscalização

Nas agências reguladoras, a setorial de fiscalização tem o importante papel de buscar a conformidade regulatória, ou seja, fazer com que o normativo, construído e publicado, seja cumprido pelo setor.

Presente em todas as regiões do país, a Superintendência de Fiscalização da ANTAQ conta com 14 Unidades Regionais e 14 Postos Avançados para realizar os procedimentos de fiscalizações ordinárias, extraordinárias e de rotina.

Após desenvolvimento de uma metodologia inovadora e extremamente eficiente, a fiscalização da ANTAQ baseia seu planejamento na linha da fiscalização responsiva, importante alternativa ao modelo regulatório anteriormente baseado essencialmente em punições e na teoria do comando e controle.

Essa linha de fiscalização permite avaliar o histórico do regulado, a verificação de sua conduta ao longo dos anos e, conseqüentemente, sua busca pela conformidade regulatória. Tendo esse conhecimento, a setorial de fiscalização avalia a melhor ferramenta a ser utilizada, possibilitando a variação da intensidade e frequência fiscais, bem como alternativas para buscar tal conformidade, como é o caso de planos de ação, relatórios de acompanhamento ou ranqueamento de índices.

O mesmo ocorre na questão da sobre-estadia. Hoje, trabalham em conjunto as Superintendências de Fiscalização e de Regulação na análise de processos dessa natureza.

Após a entrada de denúncia na Agência ou, eventualmente, a identificação de uma possível conduta irregular pelas equipes de fiscalização, as Unidades Regionais têm como atribuição a instrução dos processos de forma preliminar, posto que estão lotadas próximas ao cenário do ocorrido, conhecendo a realidade e as práticas locais, para, posteriormente, o processo ser cancelado pela Superintendência de Fiscalização e encaminhado à avaliação e continuidade da instrução pela Superintendência de Regulação.

A norma que trará a metodologia de abusividade certamente auxiliará em grande medida o trabalho das duas setoriais, possibilitando, através de conceitos e procedimentos específicos a atuação ainda mais assertiva das áreas e a conclusão acerca de eventual cobrança excessiva.

6. Conclusão

Após entendimento de que a ANTAQ possui competência legal para tratar da matéria, faz-se importante dizer que a questão da sobre-estadia é um problema posto para a Agência.

Sobre a matéria, existem manifestações de ouvidoria e denúncias afirmando que há abusividade ou sobre preço na cobrança de demurrage. Em pesquisa realizada pela Agência com usuários da cabotagem, verificou-se que a sobre-estadia de contêineres é um problema para 73% dos abordados.

Durante a análise das contribuições em sede de Audiência Pública, foi possível verificar o dissenso que existe entre as partes interessadas na matéria. Ora se defende não haver qualquer distorção entre os prazos praticados pelo *free time*, ora se entende que a Agência precisa regular esses prazos, já que não há qualquer parâmetro para estabelecê-los; ora se defende que as partes são livres para escolher quem contratar, ora que o usuário não possui qualquer poder de escolha na contratação; ora que o contrato de transporte marítimo reflete uma convergência de vontades, ora que se trata de contrato de adesão, sem qualquer possibilidade de negociação de suas cláusulas.

É sabido que as agências reguladoras possuem um híbrido de atribuições de natureza variada, destacando-se as normativas, gerenciais, arbitradoras e sancionadoras. Sendo assim, considerando a relevância das diferenças de opiniões apresentadas à ANTAQ durante os processos de consulta pública acerca da sobre-estadia, fica latente a necessidade de se obter, no caso concreto, manifestação da Agência sobre a matéria.

Importante destacar a importância que a ANTAQ sempre deu, mas que recentemente se encontra ainda mais fortalecida, sobre a participação social nas discussões, na formação de convicções, construções de votos e, em especial, na elaboração de normativos.

Para exercer com maestria o papel para o qual as Agências Reguladoras foram constituídas, ou seja, o de arbitrar e regulamentar, faz-se imperioso o debate com o setor de forma a amadurecer os temas mais sensíveis e, então, tomar as decisões mais aderentes à realidade do mercado.

Referências Bibliográficas

ANTAQ. Resolução nº 62. 30/11/2021. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-antaq-n-62-de-30-de-novembro-2021-363468694>

BARROSO, Luís Roberto. Agências Reguladoras. 22/01/2003. <https://www.migalhas.com.br/depeso/1007/agencias-reguladoras>

CORBIN, Arthur Linton, PERILLO, Joseph M. Corbin on contracts: damages. v. 11. Newark: LexisNexis, 2005. p. 301.

FÓES, Gabriela Thamis Novak. Demurrage de Contêiner no Direito Inglês e Brasileiro. Crítica à Reforma do Código Comercial. Aduaneiras, 2017.

GABARDO, Camila Schiffler Nobell e TOMEDI, Guilherme Dorigo. Natureza Jurídica da Sobreestadia no Direito Brasileiro.

MARCHIOLI, Rodrigo. Sobre-estadia de Contêineres. Demurrage e Detention de Contêiner no Direito Brasileiro, Teoria e Prática. Juruá Editora, 2019.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de direito marítimo. São Paulo: Manole, 2008. V. 2.

ROSSET, Rafael Guimarães. “A Cobrança de Demurrage ou Sobreestadia: aspectos legais”, 2012.

SAMMARCO, Marcelo e AZEVEDO, Fernanda. “Demurrage de contêineres - Natureza jurídica e respectivos desdobramentos”. 15/07/2021. <https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-maritimas/348547/demurrage-de-conteineres--natureza-juridica>

SOUZA, Savio Ferreira. “É justo que um frete possa quebrar uma empresa exportadora?”. 2017. <https://souzasavio.jusbrasil.com.br/artigos/427386985/e-justo-que-um-frete-possa-quebrar-uma-empresa-exportadora>

VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: teoria geral das obrigações e teoria geral dos contratos. São Paulo: Atlas, 2002.

WINTER, James. Aplicação do Instituto da Demurrage de Contêineres na Importação no Direito Brasileiro. São Paulo, 2017.