

SOBREESTADIA DE NAVIOS

WESLEY O. COLLYER¹
Juiz e Professor

SUMÁRIO

Introdução
Conceitos
Natureza jurídica
Finalidade
Origem e evolução da sobreestadia
"Once on demurrage, always on demurrage"
Conclusões

INTRODUÇÃO

Hugo Tiberger² sustenta que "o Direito Marítimo tende a ser uma área para especialistas, isolado do desenvolvimento geral do sistema legal nacional". Em contraponto a essa tendência ao "isola-

mento", constata-se uma outra tendência: a que têm os especialistas de "importar" decisões estrangeiras e adotá-las em seus países. Essa atitude funciona como uma "compensação" ao isolamento e dá ao Direito Marítimo, em nossa opinião, uma característica ímpar em alguns países: dentro

1 O autor foi comandante da Marinha Mercante, inspetor-geral da Frota Nacional de Petroleiros e juiz suplente do Tribunal Marítimo. É advogado e professor universitário em Florianópolis e cursa o Programa de Mestrado em Ciência Jurídica na Universidade do Vale do Itajaí – Univali. Co-autor (com Marco A. Collyer) do *Dicionário de Comércio Marítimo*, 3ª ed. Rio de Janeiro: Record/Lutécia, 2002, 290p.

2 TIBERGER, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons, 1971, p.1.

de suas fronteiras aparece isolado, pouco conhecido; fora, apresenta-se como um Direito vigoroso e realmente internacional.

Essa afirmativa pode ser constatada quando tratamos do instituto da sobreestadia (pagamento pela utilização ou retenção do navio ou contêiner por tempo além do estabelecido para as operações de carga e/ou descarga). No Direito interno brasileiro é pouco conhecido, apesar de estar previsto em nosso Código Comercial (arts. 567, 593, 595...) e constar de contratos que prevêm sua ocorrência e seu conse-

qüente pagamento. No Direito inglês, contudo, este instituto é vigoroso, apesar de não constar de nenhum ato normativo. A regra "*once on demurrage, always on demurrage*" ("uma vez em sobreestadia, sempre

em sobreestadia"), que também não consta de forma literal em nenhum contrato, é aceita e aplicada internacionalmente. Nascida da jurisprudência³ inglesa, hoje é conhecida e aplicada por todos os que lidam com transporte marítimo, desde seus operadores até árbitros e juízes que julgam conflitos daí originados. Esta a razão de tratarmos do instituto da sobreestadia e, neste trabalho, nos referirmos a ela, sempre que necessário, em inglês, pois é o mesmo dirigido aos que militam no comércio marítimo internacional.

Nossa despesa anual com fretes de navios passa dos US\$ 8 bilhões, devido à obtusa política de preferir afretar navios a construí-los

Nesse sentido, é extremamente útil que nossos operadores de comércio marítimo conheçam a regra em profundidade, já que o incremento das trocas comerciais do Brasil implica o aumento da demanda de transporte, o que nos obriga a contratar navios⁴ para transportar essas mercadorias.

Os contratos de embarque, de transporte, ou de afretamento utilizam formulários previamente impressos, redigidos em inglês, que estabelecem, na sua grande maioria, o foro de Londres ou de Nova Iorque para o caso

de disputa. Considerando que a sobreestadia é um dos temas mais contenciosos do transporte marítimo, conhecer as conseqüências da aplicação da regra "*once on demurrage, always on demurrage*" evita ao operador comercial marítimo sur-

presas desagradáveis, que vão desde a vergonha de demonstrar, em um meio de especialistas, que não se a conhece, até a surpresa de um prejuízo inesperado.

Nossa despesa anual com fretes de navios passa dos US\$ 8 bilhões⁵, devido à obtusa política de preferir afretar navios a construí-los. O dispêndio com sobreestadia – cerca de US\$ 1,5 bilhão por ano⁶ – cresce a taxas indomáveis em conseqüência do "gargalo" dos nossos portos e já ameaça a existência de nossas empresas⁷.

3 N.A.: Lembremos que o vocábulo inglês *jurisprudence* tem, nos países anglo-saxões, um significado tão forte que poderíamos traduzi-lo por ciência do direito ou teoria do direito.

4 N.A.: Os navios são responsáveis pelo transporte de cerca de 97% das mercadorias movimentadas no comércio internacional.

5 Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários, em declaração a José Rodrigues, no *Valor Econômico*. 1º Caderno. 25/6/04. Disponível em: http://64.233.187.104/search?q=cache:hww0uledHRAJ:www.clippingexpress.com.br/noticias_justica.php%3Fid%3D16082+%22Demurrage%22&hl=pt-BR. Acesso em 16 jan 2006.

6 Confederação Nacional do Transporte. Acesso em 15 jan. 2006.

7 N.A.: Se o frete é considerado mercadoria invisível, a sobreestadia pode ser chamada de mercadoria supérflua.

Conceitos

Sobreestadia é palavra composta, formada por aglutinação (*sobre* + *estadia*). Para conceituá-la, podemos partir de *estadia*: período acordado entre as partes do contrato, em que o armador, ou operador do navio, põe e mantém este à disposição do afretador (ou do consignatário da mercadoria) para as operações de carga e/ou descarga e durante o qual não é devido qualquer pagamento. Segundo esse enfoque temporal, sobreestadia é a utilização do navio além da estadia; é tempo utilizado a mais.

Esse conceito pode ser confirmado pela simples observação das palavras usadas para significar sobreestadia: *överliggetidser-sättning* ou *överliggedagspenge*, nos países escandinavos; *overliggeld*, na Holanda; *Überliegegeld*, na Alemanha⁸; *surestaries*, na França e na Bélgica e até mesmo *controllistallie*, na Itália. Em todas elas está evidente o prefixo que significa *além de, sobre* a estadia. Fácil concluir que o significado intrínseco da palavra traz consigo a noção de tempo, ou de excesso de tempo.

Porém, há um outro aspecto na conceituação da sobreestadia, certamente oriundo da simplificação da linguagem. Vejamos: sobreestadia é demora além da estadia permitida e que, por ser demora, implica um pagamento de indenização, cuja taxa diária é previamente acordada. Quando um navio ultrapassa a estadia, ou o tempo permitido, incorre em sobreestadia e passa a ser devedor de uma indenização. Ao pagar essa indenização não se diz que se está pagando por ter

o navio incorrido em sobreestadia, nem que se está pagando a indenização da sobreestadia; diz-se, simplificada, que se está pagando a sobreestadia.

Certamente por isso passou a ser conceituada como a indenização, prevista no contrato, paga ao armador, pelo afretador (ou consignatário), em consequência da utilização de tempo além daquele fixado no contrato (estadia) para as operações de carga e/ou descarga. Esse conceito de indenização é válido internacionalmente esteja ou não a sobreestadia definida em lei.

A palavra inglesa *demurrage* não traz consigo a concepção de *além da estadia*, mas traz a de *demora*. Vejamos: *demurrage* vem do verbo inglês *demur*⁹ (demorar, oferecer objeções), que, por sua vez, tem origem no latim *demoror*¹⁰ (de + mora; demorar, retardar, reter). A palavra *demurrage*, como as outras citadas, tem como correspondente em português sobreestadia¹¹.

Apesar da "força" do direito inglês, a tendência internacional tem sido a de se referir à sobreestadia como *indenização*, embora muitas vezes, na comunicação entre ingleses ou entre estes e estrangeiros, também signifique *demora*. Isso se deve, certamente, à expressão original inglesa *on demurrage* para indicar que o navio ultrapassou o tempo contratado (estadia). No Brasil, utiliza-se a palavra sobreestadia tanto para significar demora quanto para se referir à indenização ou ao pagamento¹². Neste artigo a palavra sobreestadia terá, de acordo com o contexto, um ou outro significado. Não é o caso de detalharmos aqui, mas nos Estados Unidos *demurrage* também

8 TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons, 1971, p.2.

9 _____. *College standard dictionary of the english language*. London: Funk & Wagnalls Company, 1942, p.315.

10 TORRINHA, Francisco. *Dicionário latino português*. 2ª ed. Portugal: Porto, 1942, p.240.

11 N.A.: Portanto, se for usada em nosso idioma, em detrimento de sobreestadia, deve vir precedida do artigo feminino *a*.

12 N.A.: Embora já tenhamos visto na internet a afirmação de que "o *demurrage* é o aluguel do contentor", concluímos que estamos pagando tanta sobreestadia de contentores que já parece normal.

pode significar variadas formas de demora, como o tempo gasto em reparos após abaloamento, como nos informa Tibergh¹³. Mas aqui não será considerado este significado.

Natureza jurídica

Não chegou a um consenso a doutrina marítima quanto à natureza jurídica da sobreestadia¹⁴ – cláusula penal, multa, suplemento do frete (ou frete suplementar), entre outras. Contudo, a tendência majoritária tem sido no sentido de considerá-la indenização.

Hugo Simas¹⁵ a considera “[...] remuneração pela demora ocasionada pelo carregador, e que se calcula sobre as despesas diárias”.

J. C. Sampaio de Lacerda¹⁶ entende que sobreestadia é “uma pena, uma multa, ou simplesmente um suplemento do frete (jurisprudência francesa)”. Afirma ele, em seguida, que Ripert considera “indenização convencionada pelas partes pelo atraso do afretador no cumprimento de uma de suas obrigações”¹⁷.

O espanhol Francisco Farina¹⁸ reforça esse entendimento ao afirmar que “no frete ou preço do transporte, subentende-se incluídos os dias necessários para carga e descarga. Ao ver-se impossibilitado de realizar essas operações, no prazo prefixado, e permanecendo ‘imobilizado’ o navio, ocorre um prejuízo para o armador, que tem direito à indenização, por parte dos

afretadores ou consignatários, mediante o recebimento de uma quantia fixada em função da tonelagem do navio, até o mesmo terminar a carga e/ou descarga”.

Georges Ripert também diz que é discutida a natureza jurídica da sobreestadia, mas afirma: “Quando se a considera uma indenização paga pelo afretador ao armador por haver excedido o prazo previsto no contrato, cabe dizer-se que as sobreestadias representam danos e prejuízos”¹⁹. Informa o autor que a jurisprudência francesa, considerando que o termo sobreestadia tanto pode indicar tempo suplementar como indenização, conclui que a sobreestadia é suplemento do frete. E explica que para a jurisprudência francesa chegar a esta conclusão certamente partiu da definição de fretamento existente no artigo 286 do Código de Comércio francês, que afirma ser o fretamento uma convenção ou contrato para o aluguel de um navio. Assim, se a operação de carga e/ou descarga se prolonga por tempo além da estadia contratada, o aluguel se prolonga. Ripert se rebela contra essa posição. Afirma que “a análise jurídica é certamente falsa”²⁰ e volta a expressar-se no sentido de que sobreestadias são, juridicamente, “danos e prejuízos fixados convencionalmente entre as partes pelo retardo na execução das obrigações do afretador”²¹.

13 TIBERGH, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons. 1971, p.3.

14 N.A.: Nosso Código Comercial se refere à mesma com o significado de demora ao relacionar, no art. 567, o que deve conter a carta-partida.

15 SIMAS, Hugo. *Compêndio de direito marítimo brasileiro*. São Paulo: Saraiva. 1938, p.175.

16 LACERDA, J.C.Sampaio. *Curso de direito privado da navegação*. Vol I, 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, p.191.

17 LACERDA, J.C.Sampaio. *Curso de direito privado da navegação*. Vol I, 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, p.192.

18 FARINA, Francisco. *Derecho comercial marítimo*. Tomo II, Madri: Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo. 1948. p.180.

19 RIPERT, Georges. *Compendio de derecho marítimo*. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina. 1954, p.234.

20 RIPERT, Georges. *Compendio de derecho marítimo*. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina. 1954, p.234.

21 RIPERT, Georges. *Compendio de derecho marítimo*. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina, 1954, p.235.

Assim, sobreestadia tanto pode significar o tempo utilizado além da estadia permitida, quanto a soma que deve ser paga em compensação pela utilização desse tempo. No primeiro caso é tempo; no segundo, de acordo com a doutrina dominante, é indenização.

Finalidade

Apurada a existência de sobreestadia, cabe ao afretador ou ao embarcador, ou ao consignatário, efetuar o pagamento, indenizar. Que finalidade tem essa indenização, tanto do ponto de vista de quem paga quanto de quem recebe?

Para o armador, a indenização é compensação que recebe pela retenção do navio, por parte do afretador, além do tempo contratado para a estadia. A indenização, assim, vem em seu benefício e tem uma finalidade reparatória (que Tiberg chama de função reparativa)²². Este é, indubitavelmente, o principal propósito da indenização.

Do ponto de vista de quem paga, a indenização pode ser vista de maneira positiva ou negativa. No seu aspecto positivo, ela dá ao afretador (ou embarcador ou consignatário) o poder de reter o navio após o esgotamento da estadia permitida. Em outras palavras, se a sobreestadia não fosse prevista no contrato, o armador poderia sair com o navio tão logo expirasse a estadia contratada. É o que Tiberg chama de função "retentiva"²³. Por outro lado, ainda do ponto de vista de quem paga, a indenização tem um propósito que lhe desfavorece: o pagamento tem caráter punitivo, por não ter realizado as operações de carga e descarga dentro do tempo contratado (estadia). Aí se vê a importância do conhecimento de causa por parte dos negociadores que cele-

bram o contrato. O representante do afretador deve cuidar para que o tempo contratado seja suficiente para as operações de carga e/ou descarga e para que a taxa de sobreestadia não seja tão alta que cubra todos os custos do armador/transportador, deixando-o na cômoda e lucrativa posição de preferir que seu navio continue parado. Por sua vez, o representante do armador deve atentar para que a estadia seja tão curta que faça com que o afretador opere com diligência e se sinta "ameaçado" pela possibilidade de pagar indenização em caso de sobreestadia e para que a taxa de sobreestadia lhe traga remuneração suficiente para cobrir as perdas normais com a demora, se esta vier a acontecer.

Acreditamos que a finalidade de se fixar um período adequado para a estadia e, ao mesmo tempo, uma taxa justa para a sobreestadia é "encorajar" ambas as partes a agirem com diligência, de forma a que o navio não incorra em demora. Assim, o armador ou transportador terá o navio "de volta" ao término da estadia permitida, e o afretador ou consignatário não terá despesa extra.

O que se observa é que, normalmente, a taxa de sobreestadia estabelecida no contrato não cobre o prejuízo real do transportador, mas ainda assim funciona como elemento incentivador para o afretador, pois sobreestadia sempre é custo extra.

Com referência a demoras muito extensas, como mencionado linhas acima, Hugo Simas, em seu *Compêndio*²⁴, registra que "é de costume conceder o fretador (ou armador, ou transportador)²⁵ um novo prazo, a que se chama contra-estadia. [...] é de preço mais elevado que o das sobreestadias e costuma ser da metade do prazo destas". Embora este estudo não se refira à praxe

22 TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons, 1971, p.40.

23 TIBERG, Hugo. *Idem*, p.40.

24 SIMAS, Hugo. *Compêndio de direito marítimo brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1938, p.175.

25 N.A.: Parênteses nossos.

comercial brasileira, podemos afirmar que este termo (contra-estadia) não é utilizado na atualidade no Brasil, conquanto nada impeça seu uso (para designar o período de tempo utilizado após o vencimento da sobreestadia).

J. C. Sampaio de Lacerda não distingue sobreestadia de contra-estadia, "expressões que não encontram distinção alguma nos textos legais"²⁶. O Código Comercial Brasileiro não se refere a contra-estadia.

Theophilo de Azeredo Santos entende que sobreestadia, contra-estadia e sobredemora são a mesma coisa²⁷. E não reconhece tempo adicional à sobreestadia. Hugo Tiber²⁸, porém, registra a existência desse período adicional, que na França é denominado de *contre-surestaries*, *sur-surestaries* ou *contrestaries*, e na Itália de *controstallie straordinaria*.

Podemos afirmar que os formulários utilizados no afretamento por viagem, redigidos na língua inglesa, não trazem impressa qualquer nomenclatura especial para esse período adicional, e a contratação de um período após a sobreestadia depende unicamente da vontade das partes. Não é raro, contudo, acordar-se que, após determinado tempo em sobreestadia, seja cobrada uma taxa (geralmente maior); poderá também ser fixada a duração desse tempo, que terá ou não denominação específica.

Em caso de demora muito prolongada, estando ou não previsto no contrato, considerando que a sobreestadia pode se estender até ser considerada insuportável, o

capitão, após as providências legais de praxe (comunicar com antecedência, emitir carta-protesto, declarar a frustração do contrato etc.), poderá deixar o porto (para isso terá que tomar certas providências) e cobrar o que em inglês é chamado de *damages for detention*²⁹.

Deve-se registrar, contudo, que dificilmente os tribunais ingleses aceitam a reposição, ou troca, da sobreestadia pela *damage*. Diversas decisões da Corte de Apelação³⁰ têm considerado que o valor da sobreestadia já cobre a indenização (*damage*) a ser recuperada. Em resumo: o armador só terá direito à indenização adicional se provar que suas perdas excedem o valor da sobreestadia.

ORIGEM E EVOLUÇÃO DA SOBREESTADIA

Cedo o armador percebeu que deveria limitar o tempo concedido ao afretador para as operações de carga e/ou descarga, de forma a ter seu navio "de volta" sem demora. Informa-nos Tiber³¹ que o Código de Rodes (séculos VII e VIII) já permitia ao afretador um período de graça de dez dias, constante da carta-partida, contado a partir do momento fixado para a partida do navio. Os Julgamentos de Oléron (séculos XI e XII) estabeleciam em cinco dias o prazo de espera do navio, e a partir daí toda demora deveria ser indenizada.

Com o incremento do comércio marítimo, tornou-se comum a fixação desse tem-

26 LACERDA, J.C.Sampaio. *Curso de direito privado da navegação*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos. Vol I, p. 191.

27 SANTOS, Theophilo de A. *Direito da navegação*. Rio de Janeiro: Forense. 1964, p.19.

28 TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*, 2ª ed. Londres: Stevens & Sons. 1971, p.13.

29 "Danos originários da detenção da embarcação. O transportador/armador tem direito à indenização do prejuízo ou lucro cessante causado pelo afretador", COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O. *Dicionário de comércio marítimo*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record. 2002, p.81.

30 SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.323.

31 TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons. 1971, p.10.

po. Nas Regras de Wisby³² (fim do século XII), a demora permitida era de 15 dias e estabelecia compensação ao armador por toda demora além disso³³. Aliás, o prazo de 15 dias era comum nos códigos medievais. Diversas normas dessa época traziam a previsão de que, não tendo sido estipulado um tempo limite, o afretador tinha 15 dias além da data prevista para o término do carregamento para “devolver” o navio ao armador. A indenização era previamente acordada, caso contrário era estabelecida por árbitros. Após os 15 dias, o navio estava livre para deixar o porto.

A *Ordonnance de la Marine* de Luís XIV, em 1681, fazia referência ao costume do porto, o que, de certa forma, também limitava o tempo de sobreestadia. Isso se repetiu no Código Napoleônico 1807, considerado por muitos como o pai de todos os códigos. E, mais modernamente, o Código de Navegação da Itália (1942) trouxe várias disposições sobre sobreestadia.

Frise-se, contudo, que diversas legislações silenciam sobre a sobreestadia³⁴, dentre elas a americana e a inglesa. O que institui a sobreestadia nesses países é a previsão contratual, que já se manifesta nos diversos formulários colocados à disposição

dos contratantes e que trazem impressa a taxa diária e *pro rata* a ser paga em caso de demora. Em nenhum desses formulários consta a expressão “*once on demurrage, always on demurrage*”. Daí, como dissemos, a importância de o operador comercial marítimo conhecer seu significado.

No que se refere ao pagamento em consequência da sobreestadia, este é visto, na atualidade, como indenização para cobrir danos ocasionados por quebra de contrato. Mas não foi sempre assim. Aliás, essa é uma questão muito interessante. Enquanto a regra “*once on demurrage, always on demurrage*” é aplicada pelo menos desde 1900³⁵, somente no final da década de 70 a jurisprudência inglesa se “pacificou” quanto ao entendimento de que a ocorrência da sobreestadia constitui quebra de contrato. Em 1978, no famoso caso *Dias Compania Naviera AS v. Louis Dreyfus Corporation*, o lendário Lord Justice Diplock, da House of Lords, assim se manifestou: “Se a estadia termina antes de o afretador completar a descarga, ele quebra o contrato. A quebra é contínua; vai até que a descarga seja completada e o navio devolvido ao armador para usá-lo em outras viagens”³⁶. O caso conhecido

32 N.A.: P. B. Boucher considera que as regras ou leis de Wisby representam um suplemento aos Julgamentos de Oléron, “corrigindo-as”. Citado por SANTOS, Theophilo de A. em seu *Direito da Navegação*. Rio de Janeiro: Forense. 1964, p.19.

33 TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*, p.11.

34 N.A.: Não é o caso de nossa legislação. O Código Comercial Brasileiro traz diversas disposições a respeito de sobreestadia. Assim, não é correto afirmar que não há atos legais sobre sobreestadia. Aliás, para o CADE/Ministério da Justiça, sobreestadia “é o pagamento feito ao dono do navio pelo operador portuário pelo atraso no embarque da carga”. Disponível em (www.cade.gov.br/jurisprudencia/arquivosPDF/Relatorio-AC-2000-08012-000640-CVRD_Socoimex.pdf) Acesso em 16 jan 2006. Para o Banco Central do Brasil, “trata-se de indenização convencional para o caso de atraso no cumprimento da obrigação de carregar e descarregar as mercadorias no tempo pactuado” (Circular 2.393 de 22/12/93).

35 N.A.: A House of Lords, a mais alta instância inglesa, julgando o caso *Saxon Ship Co Ltd v. Union Steamship Co Ltd*, decidiu que, tendo o navio incorrido em sobreestadia, as ocorrências que eram excepcionadas (no contrato), e que por isso não contavam, deveriam contar como sobreestadia: SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.343.

36 SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.318.

como *The Dias* é emblemático, já que mudou a concepção de que a sobreestadia era a soma paga em consequência de o afretador “deter” o navio no porto de carga e/ou descarga além da estadia contratada, e pacificou o entendimento de que a ocorrência da sobreestadia constitui quebra de contrato.

Porém, essa consideração não abre oportunidade a que seja cobrada indenização adicional por quebra de contrato (junto com a sobreestadia), nem autoriza a “troca” da cobrança da sobreestadia pela indenização por quebra (que poderia ser mais vantajosa). Tem sido firme o posicionamento das cortes inglesas nesse sentido. Apesar de quebra de contrato, reiteradas decisões nos permitem afirmar que, por exemplo, no caso de “retenção” do navio em um porto de carga e/ou descarga, a indenização a que o armador tem direito é somente a prevista no contrato para o caso de sobreestadia. Apenas excepcionalmente, se o armador puder provar perdas adicionais, é que poderá reivindicar indeniza-

ção adicional à sobreestadia, como foi dito no fim do subtítulo anterior.

E a definição de sobreestadia, há consenso sobre ela em algum documento? Sim. Ainda não totalmente, mas o consenso tem sido buscado pelas entidades que atuam nesse ramo de atividade.

Como se sabe, a dinâmica do comércio internacional é tão marcante que 90% dos seus contratos prevêm a arbitragem para solução dos conflitos. A Justiça é muito lenta para atender à dinâmica do comércio. Essa mesma dinâmica que criou os *Incoterms*³⁷ busca “padronizar” o entendimento dos diversos termos utilizados no comércio marítimo internacional; dentre esses, alguns têm merecido especial atenção. Em 1977, o Comitê Marítimo Internacional³⁸ reuniu-se no Rio de Janeiro e redigiu um esboço de convenção internacional em que seriam definidos 24 termos. O documento ficou conhecido como Rio de Janeiro Charterparty Laytime Definitions, ou RJC/PD³⁹. Em 1980 nova tentativa foi feita, dessa vez com a adesão da Bimco⁴⁰,

37 International Commercial Terms – “O mesmo que *Trade Terms*. Publicação da International Chamber of Commerce, primeira edição em 1936, que define o significado de alguns termos utilizados no comércio internacional. Tem a finalidade de padronizar a interpretação de determinadas expressões e, conseqüentemente, os direitos e obrigações gerados pela sua utilização. Os 13 termos trazidos pela edição de 2000 são: Ex Works (EXW), Free Carrier (FCA), Carriage Paid To (CPT), Carriage and Insurance Paid To (CIP), Delivered At Frontier (DAF), Delivered Duty Unpaid (DDU), Delivered Duty Paid (DDP), Free Alongside Ship (FAS), Free On Board (FOB), Cost and Freight (CFR), Cost, Insurance and Freight (CIF), Delivered Ex Ship (DES) e Delivered Ex Quay (DEQ).” *Dicionário de comércio marítimo*, COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O., 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2002, p.140.

38 CMI (Comitê Marítimo Internacional) – “Organismo internacional de Direito Privado, criado em Bruxelas em 6/6/1897. A partir daí, tem contribuído enormemente para a unificação do Direito Marítimo, elaborando projetos de convenções e regras, muitas das quais tornaram-se convenções internacionais. O CMI reúne associações nacionais de direito marítimo, sendo o Brasil representado pela ABDM (Associação Brasileira de Direito Marítimo)”. *Id.*, p.65/66.

39 “Definições e significados de 24 termos utilizados nas C/Ps de acordo com o entendimento dos representantes do Comitê Marítimo Internacional, reunidos em conferência no Rio de Janeiro, em setembro de 1977. Foi, provavelmente, a primeira tentativa levada a efeito pelo CMI na busca de padronização do entendimento de alguns termos usados nas C/Ps e nos B/Ls. [...]”. COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O., 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2002, p.216.

40 BIMCO (The Baltic & International Maritime Council) – “Fundada em 1905 por armadores de diversos países interessados no transporte de carvão e madeira, sob a denominação de Baltic and Sea Conference. A maior organização de *shipping* do mundo. Congrega armadores, *brokers*, operadores

Fonasba⁴¹ e Chamber of Shipping⁴². Foram definidos 31 termos, denominados *Charterparty Laytime Definitions 1980*⁴³.

Em 1993, as definições de 1980 foram aperfeiçoadas e denominadas *Voylayrules 1993*⁴⁴. Paralelamente a esta iniciativa, a Baltic Exchange, a maior bolsa de afretamento de navios do mundo, vem publicando suas definições, sendo o último conjunto conhecido como *Baltic Code 2000*⁴⁵. Não há grandes diferenças na definição dos termos comuns (*Voylayrules e Baltic Code*).

Em todas essas tentativas foi definido o significado da palavra sobreestadia. Para as *Voylayrules 1993*, é a “quantia paga ao armador em consequência da demora do navio além da estadia e pela qual o armador não é o responsável. A sobreestadia

não está sujeita às exceções da estadia”. Para o *Baltic Code 2000*, sobreestadia é a “quantia paga ao armador em consequência da demora do navio além da estadia e pela qual o armador não é o responsável. A sobreestadia não está sujeita às exclusões aplicadas à estadia, a menos que seja claramente especificado na carta-partida”. Em ambas pode-se notar, nas entrelinhas, na parte final da definição, a regra “*once on demurrage, always on demurrage*”, pois ambas afirmam que o período em sobreestadia não está sujeito às exceções da estadia. A regra não aparece com todas as letras, mas com toda a intenção. E de forma muito mais clara do que nos formulários e contratos. Porém, não são todos os contratos que fazem referência a essas definições. Aliás, a referência ainda é ex-

de navios, agentes, P&I, associações de defesa de frete e sobreestadia e outras associações relativas a shipping e P&I. Tem mais de 2.700 membros em 110 países, totalizando cerca de 450 milhões de toneladas de porte bruto (tpb/dwt). Ao longo dos anos, a organização tornou-se um porta-voz reconhecido em discussões de problemas marítimos internacionais com governos e outras autoridades marítimas. Sede em Copenhague”, *Id.*, p.40.

41 N.A.: Fonasba – Federation of National Association of Shipbrokers and Agents (Ing.) <http://www.fonasba.com>. *Id.*, p.112.

42 “Associação de Armadores do Reino Unido. [...] É o órgão representativo da indústria britânica de shipping. Congrega mais de 120 membros, que operam cerca de 700 navios, totalizando 17 milhões de toneladas de porte bruto (tpb/dwt)”. *Id.*, p.60.

43 “Definições e significados de 31 termos utilizados nas C/Ps de acordo com o entendimento do Comitê Marítimo Internacional, Bimco, Fonasba e GCBS (atual Chamber of Shipping). São o resultado de mais uma tentativa, iniciada no Rio de Janeiro (veja RJC/PD), de se padronizar o entendimento de alguns termos usados nas C/Ps e nos B/Ls”, *Id.*, p.61.

44 “*Voylayrules 1993 (Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993)* – Em 1993, as definições adotadas pelas *Charterparty Laytime Definitions 1980* (ver) sofreram nova revisão pelo CMI, Bimco, Fonasba, Chamber of Shipping e Intercargo. Foram deixados de fora os termos: Safe Port, Safe Berth, Customary Despatch e As Fast as the Vessel Can Receiver/Deliver, que neste livro são mantidos com a definição de 1980. Algumas definições foram aglutinadas e quatro outras foram acrescentadas. O resultado da revisão culminou com a apresentação de 28 termos que constituem as *Voylayrules 1993*, que se aplicam a todas as formas de contrato de transporte marítimo, inclusive aqueles evidenciados por B/L, desde que claramente disposto na C/P. Contudo, mesmo que assim não ocorra, podem ser utilizadas sempre que for necessário se saber o significado de determinado termo. [...]”. *Id.*, p.268/269.

45 “*Charterparty and Laytime Terminology and Abbreviations 2000* – Conjunto de 30 definições publicado pela Baltic Exchange [...] desde 1983, revisado em 1988, 1996 e 2000. As definições são idênticas às *Voylayrules 1993* (ver) adotadas pelos autores neste livro. Há pequenas diferenças apenas em quatro delas. A Baltic Exchange recomenda seu uso por todos os *brokers* e considera quebra de contrato sua não-utilização. Por sua similitude com as *Voylayrules* e por serem as mesmas pouco utilizadas entre nós, deixamos de publicá-las neste livro. Poderão, contudo, ser solicitadas através da <http://www.balticexchange.co.uk/>”. *Id.*, p.35.

ceção. Apenas a Baltic Exchange exige que seus *brokers*⁴⁶ façam referências ao Baltic Code, sob pena de quebra de contrato.

“Once on demurrage, always on demurrage”

Para os “iniciados”, o significado das entrelinhas dessas ou de outras definições está claro. Eles sabem, por exemplo, que se uma entidade brasileira necessita transportar determinada carga para o Brasil (suficiente para “lotar” o navio) terá que ir ao mercado internacional e afretar um navio por viagem isolada. Sabem que será utilizado um formulário de VCP⁴⁷, escolhido pelo armador, no idioma inglês e, na maior parte das vezes, com foro em Londres. E todos os que atuam no transporte marítimo internacional sabem que, ocorrendo sobreestadia, a regra *“once on demurrage, always on demurrage”* será aplicada, com todas as suas conseqüências.

Porém, a “clareza” das entrelinhas para os “iniciados” pode não ser suficiente para convencer um embarcador de carga brasileira de soja (no caso de contrato de venda dessa ou de outra mercadoria para o exterior) de que, se o tempo permitido para o carregamento transcórrer (e o navio entrar em sobreestadia, sem que tenha sido por culpa do armador ou daquele por quem é o responsável), a indenização a ser paga ao

operador do navio incluirá até mesmo os períodos que não contariam se acontecessem durante a estadia, como por exemplo explosão, greve ou temporal. Com certeza quererá ele saber “onde está escrito isso”. Como resposta ouvirá que os contratos internacionais que prevêm o pagamento de sobreestadia (afretamento, compra e venda, embarque) e cujo foro situa-se no Reino Unido ou nos Estados Unidos estão submetidos à regra *“once on demurrage, always on demurrage”*, nascida da jurisprudência. Certamente ainda perguntará em que parte do contrato isso está escrito. Ao ouvir que não está escrito de forma clara, certamente não se convencerá. Ainda assim, terá que pagar sobreestadia, cujas taxas, dependendo do porte do navio, chegam a US\$ 50.000 por dia; e, dependendo do tempo de espera, os valores podem chegar a US\$ 1 milhão!⁴⁸.

“Once on demurrage, always on demurrage” ou, em português, “uma vez em sobreestadia, sempre em sobreestadia” – já dissemos que esta regra se impôs pela jurisprudência inglesa. Mas, em que base de Direito se sustenta? Qual a razão de sua existência? Qual o raciocínio que lhe dá força? Afinal, estamos falando de um instituto que não tem previsão na lei (do foro) e de uma regra que não está escrita. Entendemos que ela se sustenta, ou tem sua razão de existir, no princípio universal de que

46 “Broker – [...] 3. Intermediário nas operações de afretamento, ou de engajamento de cargas, ou aquele que, em nome do armador ou embarcador, negocia um contrato para transporte de carga a um determinado preço; também aquele que intermedia a compra e venda de navios. 4. Corretor de Navios (veja Decretos nºs 5.595 de 6/12/28, 19.009 de 27/11/29, 54.956 de 6/11/64 e 59.832 de 21/12/66). Também se utiliza o termo *shipbroker*”. COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O., 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2002, p. 47.

47 Voyage Charter Party: “Afretamento por viagem isolada. Ao afretador compete pagar o frete e taxas sobre a carga transportada. O armador permanece responsável por todas as outras despesas, como combustível, aguada, lubrificantes, rancho, soldadas, sobressalentes, reparos, despesas portuárias, etc”. *Id.*, p.268.

48 N.A.: Segundo a empresa Bünge, devido aos “gargalos portuários”, a espera para carregar a soja tem sido, em média, de 22 dias. HIJJAR, Maria Fernanda, “Logística, Soja e Comércio Internacional”, disponível em http://www.cel.coppead.ufrj.br/fs-busca.htm?fr-art_soja.htm Acesso em 16 jan. 2006.

quem causa prejuízo a outrem deve reparar o dano: embora diversos fatos ou ocorrências sejam excetuados pela cláusula de exceções (*general exceptions clause*), por exemplo greve no porto (impedindo que o período de duração desse fato seja contado como tempo de estadia), se o navio incorrer em sobreestadia (não por culpa do armador), o fato excepcionado (ou melhor, o tempo de sua duração) deve contar na apuração do período de sobreestadia. Em outras palavras, mesmo que o afretador não seja culpado direto pela ocorrência, ou sobre ela não tenha poder, arcará com o custo dela. Qual a razão? Se o afretador, ou embarcador, ou consignatário tivesse liberado o navio antes de incorrer em sobreestadia, a ocorrência do fato se daria depois de o navio ter sido liberado. De forma mais simples: o navio já teria ido embora e não teria “pegado” a greve. Ora, se a demora não foi causada pelo armador, não pode este arcar com os prejuízos advindos da greve que “pegou” o navio em operação porque estava em sobreestadia. Tivesse o afretador cumprido com sua parte (operar o navio dentro do tempo contratado), a greve não teria influência na contagem do tempo. Assim, deve arcar com o ônus de ter feito o navio incorrer em sobreestadia.

Provavelmente este raciocínio não se impôs com facilidade. Mas, pelo menos desde 1900, as cortes inglesas pacificaram o entendimento da regra. Daí seguiram-se os “enunciados”, que também não constam de qualquer formulário: “a cláusula de exceções não se aplica à sobreestadia”, “a sobreestadia

corre de pleno direito e sem interrupção, a partir do vencimento da estadia”, ou, “na sobreestadia, os dias são ‘corridos’ (contados de forma direta) e não contratuais (em que as exceções não contam)”, ou ainda, “nos casos de estadia reversível (*reversible laytime*)⁴⁹, se chegar em sobreestadia já não tem direito nem a *free time*⁵⁰.”

Não só a jurisprudência inglesa e a americana são pacíficas nesse sentido, também nas arbitragens realizadas nesses países não pairam dúvidas sobre esse entendimento. Aliás, a vasta jurisprudência sobre o assunto não ilustra adequadamente sua real importância porque, na maioria dos casos, as disputas em torno de sobreestadia são decididas por arbitramento.

Ainda assim, é interessante trazeremos algumas decisões que entendemos importantes para a fixação das idéias.

No julgamento conhecido como “The Spalmatori”⁵¹, assim se manifestou Lord Reid, repetindo palavras do Lord Justice Scrutton: “Quando um navio incorre em sobreestadia, nenhuma exceção (das citadas na cláusula de exceções) será aplicada com o intuito de impedir que a sobreestadia continue a ser paga, a menos que a cláusula de exceções seja redigida de forma clara para ter esse efeito”.

Mesmo nos casos em que determinadas ocorrências são excepcionadas pela cláusula de exceções, como greve, força maior, ou fatos além do controle dos embarcadores ou consignatários, com o texto “sempre excetuado” (*always excepted*), as cortes britânicas têm con-

49 Estadia reversível – “Opção dada ao afretador para juntar os tempos permitidos para carga e descarga. Exercida a opção, o efeito é o mesmo de um tempo total para ambas as operações (Voylayrules 1993)”. *Dicionário de comércio marítimo*, COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O., 3ª ed, Rio de Janeiro: Record, 2002, p.215.

50 Free time – “1. Período de tempo concedido pelo armador ao afretador, após a expedição da NOR (Notice of Readiness – notificação de pronto a operar) para que o navio seja atracado e inicie a operação. [...]”. *Dicionário de comércio marítimo*, *Id.*, p.117.

51 Citado por SCHOFIELD, John Schofield. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.343.

cluído que os termos citados não são suficientemente claros para invocar a intenção de se excluir a contagem da sobreestadia. Assim, as exceções aplicadas à carga e/ou descarga dentro da estadia não se aplicam após esta ter expirado devido à “regra” “*once on demurrage, always on demurrage*”. Para que se apliquem, essas exceções devem ser redigidas de forma muito clara. No caso *Action AS v. Britannic Shipping Corporation*, e conhecido como *The Aegis Britannic*⁵², o juiz Staughton afirmou: “Isso só pode ser alterado por palavras claras e não por palavras que poderiam meramente ser suficientes no uso ordinário da língua inglesa”.

O mesmo ocorre com a fumigação da carga⁵³, que é sempre excetuada no contrato, e o tempo gasto nela não conta como estadia. Contudo, se ocorrer enquanto o navio estiver em sobreestadia, contará. Decisões de cortes britânicas têm entendido que se a intenção fosse não contar a ocorrência após expirada a estadia, deveria ter sido deixado claro no contrato; isso porque, sendo a sobreestadia indenização (*liquidated damages*) por quebra de contrato, qualquer exceção que possa ocorrer durante a mesma, para não contar, tem que ser claramente estabelecida, por ocorrer após a quebra do contrato. Têm entendido os juízes que quando o contrato estabelece que o tempo gasto em determinada operação não deve contar, refere-se à estadia e, expirada esta, a cláusula perde seu efeito. Como sustentou Lord Diplock no julgamento de *Dias Companhia Naviera AS v. Louis Dreyfus Corporation (The Dias)*, em 1978: “[...]. A previsão contratual de que ‘o tempo não deve con-

tar’⁵⁴ não tem aplicação após a estadia ter expirado. Mas, mesmo que eu fosse persuadido que a cláusula era de certa forma ambígua, isto não seria o suficiente para livrar os afretadores de sua responsabilidade de pagar a sobreestadia durante o período em que foi feita a fumigação após a estadia ter expirado”⁵⁵.

No caso conhecido como *The Forum Craftsman*⁵⁶, a disputa também se deu a respeito da interpretação da cláusula de exceções. Durante a operação ocorreu demora, em consequência de avaria na carga e, principalmente, em virtude de atos do governo. A cláusula estabelecia: “Greves ou acidentes ou interrupções na ferrovia e/ou no canal e/ou no rio por gelo ou borrasca ou qualquer causa de força maior, inclusive atos do governo (que interfiram nas operações de carga/descarga) que ocorram além do controle dos embarcadores ou consignatários, que possam impedir ou causar demora na carga/descarga do navio, serão sempre excepcionadas” (o que significa que não contariam como tempo utilizado, isto é, não contariam contra o afretador ou embarcador ou consignatário). A Corte de Apelação inglesa entendeu que a cláusula não estava suficientemente clara para ser invocada a intenção de excluir a sobreestadia, e o afretador teve que pagar sobreestadia sobre todo o tempo de demora.

Cabe aqui lembrar que, dependendo dos portos de operação do navio, contrata-se que, na contagem da estadia, os domingos e feriados são excetuados (não contam como tempo utilizado); em outros portos, as sextas-feiras também não contam (portos árabes, por ser para eles o dia santifi-

52 SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.344.

53 N.A.: Para combate a insetos ou pragas.

54 N.A.: No caso, o tempo utilizado na fumigação da carga.

55 SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.344.

56 *Islamic Republic of Iran Shipping Lines v. Ierax Shipping Co*, citado por SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.345.

cado); ainda em outros, dependendo da carga e do sistema de manuseio, os dias de chuva (que impeçam o trabalho ou prejudiquem a mercadoria) também não contam. Em todos esses casos, porém, incorrendo o navio em sobreestadia, contarão. O raciocínio é o mesmo: durante a estadia, não conta (está isento no contrato); incorrendo em sobreestadia, conta (tivesse saído antes de esgotar a estadia, não estaria no porto no feriado ou por ocasião da chuva).

Na atualidade a regra é aceita, como dito acima, internacionalmente – mesmo que seu texto não conste claramente do contrato e mesmo que dele conste a cláusula de exceções; basta que esta não afirme peremptoriamente que essas exceções não se aplicam durante a sobreestadia. E nenhum armador aceita que as exclusões da estadia se apliquem à sobreestadia, pois estaria entregando seu navio ao acaso ou à incompetência. O máximo que alguns formulários trazem é a previsão de que, se qualquer fato listado na cláusula de exceções ocorrer durante o período de sobreestadia, a taxa de sobreestadia será aplicada pela metade.

No Brasil, mesmo em contratos em que nada é dito sobre a regra em comento, como é o caso de fornecimento de derivados de petróleo entre a Petrobras e as companhias distribuidoras de combustíveis, há muito tempo a mesma é aplicada. É a “globalização” da regra desde a década de 70. E a prova de que a aplicação da mesma é defensável também no Brasil.

CONCLUSÕES

O Direito Marítimo tende a ser área para especialistas, apesar de ter sob seu foco a atividade responsável por 97% do transporte de mercadorias movimentadas no comércio internacional. Contudo, apresenta um instituto que, mesmo não tendo previsão na lei inglesa ou americana – nasceu

dos contratos e se fortificou na jurisprudência inglesa –, tornou-se reconhecido por todos os operadores marítimos internacionais: a sobreestadia, que vem a ser um dos temas mais contenciosos do transporte marítimo.

Seus custos anuais, apenas para o Brasil, já quase alcançam 1,5 bilhão de dólares em evasão de divisas. Muito desse valor é proporcionado pela aplicação de uma regra não escrita, esta sim, conhecida apenas por especialistas: “*once on demurrage, always on demurrage*”.

Os contratos utilizados no transporte marítimo internacional são redigidos em inglês, têm como foro geralmente a cidade de Londres e não trazem, como nenhuma norma traz, a citada regra. Conhecer a e conhecer as consequências de sua aplicação pode evitar a desagradável surpresa de um prejuízo inesperado.

Apesar de dúvidas quanto à sua natureza jurídica, a maioria da doutrina entende que sobreestadia é a indenização paga pelo afretador do navio, ou embarcador da carga, ao operador do navio em consequência da utilização de tempo além daquele fixado no contrato (estadia) para as operações de carga e/ou descarga. Assim, embora seu propósito principal seja reparar o armador ou operador do navio pelo prejuízo causado pela retenção do mesmo, também é “encorajar” ambas as partes a agirem com diligência, de forma a que o navio não incorra em demora e, se esta vier a ocorrer, que cause o menor dispêndio ao afretador ou embarcador ou consignatário. Porque, ocorrendo sobreestadia, a regra “uma vez em sobreestadia, sempre em sobreestadia” será aplicada e a indenização a ser paga ao operador do navio incluirá até mesmo os períodos que não contariam se tivessem acontecido durante a estadia, apesar de os mesmos serem, normalmente, excluídos pela cláusula de exceções.

Esta é, em síntese, a consequência prática da aplicação da regra, que tem por base o raciocínio de que se o afretador ou embarcador tivesse cumprido com sua parte e liberado o navio antes de incorrer em sobreestadia, a ocorrência do fato não alcançaria o navio no porto. Assim, não deve o armador ou operador do navio arcar com o prejuízo da demora que não causou. Este é o posicionamento tranqüilo e pacífico dos tribunais ingleses há mais de um século e das arbitragens realizadas nos Estados Unidos e na Inglaterra. É, também, o procedi-

mento comum de todos os técnicos que efetuam cálculos de sobreestadia a partir de contratos redigidos no idioma inglês e que têm por foro Londres ou Nova Iorque. A força dessa regra é tamanha – porque baseada no princípio universal de que quem causa prejuízo a outrem deve reparar o dano – que a mesma é internacionalmente aceita, mesmo que não conste do contrato. E, ainda que conste de forma genérica, não é considerada contra o operador do navio. Como disse um juiz inglês, isso só pode ser alterado por palavras muito claras.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Navio mercante; Direito Marítimo; Política marítima;

REFERÊNCIAS

- . *College standard dictionary of the english language*, London: Funk & Wagnalls Company, 1942, 1.309 p.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL. (Circular 2.393 de 22/12/93).
- COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O. *Dicionário de comércio marítimo*, 3ª ed, Rio de Janeiro: Record/Lutécia, 2002, 290p.
- CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. Disponível em www.cade.gov.br/jurisprudencia/arquivosPDF/Relatorio-AC-2000-08012-000640-CVRD-Socoimex.pdf.
- FARINA, Francisco. *Derecho comercial marítimo*. Madri: Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo, 1948. 2. 701p.
- HIJAR, Maria Fernanda. *Logística, Soja e Comércio Internacional*. Disponível em <http://www.cel.coppead.ufrj.br/fs-busca.htm?fr-art_soja.htm>. Acesso em 16 de janeiro de 2006.
- LACERDA, J. C. Sampaio. *Curso de direito privado da navegação*, 3ª ed., Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, 1984, 441p, Vol I.
- RIPERT, Georges. *Compendio de derecho marítimo*. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina, 1954, 495p.
- SANTOS, Theophilo de A. *Direito da navegação*. Rio de Janeiro: Forense, 1964, 452p.
- SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*, 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press, 2000, 451p.
- SIMAS, Hugo. *Compêndio de direito marítimo brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1938, 400p.
- TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*, 2ª ed., Londres: Stevens & Sons, 1971, 684p.
- TORRINHA, Francisco. *Dicionário latino português*, 2ª ed. Portugal: Porto, 1942, p. 947.