

**REVISTA SEMESTRAL DE  
DIREITO EMPRESARIAL**

**Nº 7**

Publicação do Departamento de Direito Comercial e do Trabalho da  
Faculdade de Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro  
**Julho / Dezembro de 2010**



Publicação do Departamento de Direito Comercial e do Trabalho da Faculdade de Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Prof. Alexandre Ferreira de Assumpção Alves, Prof. Eduardo Henrique Raymundo Von Adamovich, Prof. João Batista Berthier Leite Soares, Prof. José Carlos Vaz e Dias, Prof. José Gabriel Assis de Almeida, Prof. Leonardo da Silva Sant'Anna, Prof. Marcelo Leonardo Tavares; Prof. Mauricio Moreira Mendonça de Menezes, Prof. Rodrigo Lychowski, Prof. Sérgio Murilo Santos Campinho e Prof. Valter Shuenquener de Araújo).

**Coordenação:** Sérgio Murilo Santos Campinho e Mauricio Moreira Mendonça de Menezes.

**Conselho Editorial:** Alexandre Ferreira de Assumpção Alves (UERJ), Arnoldo Wald (UERJ), Carmem Tibúrcio (UERJ), Fábio Ulhoa Coelho (PUC-SP), Jean E. Kalicki (Georgetown University Law School), John H. Rooney Jr. (University of Miami Law School), José Carlos Vaz e Dias (UERJ), José de Oliveira Ascensão (Universidade Clássica de Lisboa), José Gabriel Assis de Almeida (UERJ), Leonardo Greco (UERJ), Marie-Hélène Bon (Université des Sciences Sociales de Toulouse 1 e Centre de Droit des Affaires de l'Université des Sciences Sociales de Toulouse), Peter-Christian Müller-Graff (Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg), Sérgio Murilo Santos Campinho (UERJ), Theóphilo de Azeredo Santos (UNESA) e Werner Ebke (Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg).

**Conselho Executivo:** Carlos Martins Neto, Leonardo da Silva Sant'Anna, Mariana Pinto, Mauricio Moreira Mendonça de Menezes, Rosany Fagundes, Valter Shuenquener de Araújo e Viviane Perez.

**PATROCINADORES:**



ISSN 1983-5264

CIP-Brasil. Catalogação-na-fonte  
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ.

---

Revista semestral de direito empresarial. — nº 7 (julho/dezembro 2010)

. — Rio de Janeiro: Renovar, 2007-.

v.

UERJ

Campinho Advogados

Bocater, Camargo, Costa e Silva Advogados Associados

Semestral

1. Direito — Periódicos brasileiros e estrangeiros.

94-1416.

CDU — 236(104)

---

**NOTAS SOBRE A PRESCRIÇÃO DA AÇÃO DE  
COBRANÇA DE VALORES DE SOBRE-ESTADIA DE  
CARGAS EM CONTÊINERES NO TRANSPORTE  
MARÍTIMO**

**NOTES ON THE LIMITATION OF ACTION FOR DEBT OF  
DEMURRAGE OF CARGO IN CONTAINERS IN MARITIME  
TRANSPORTATION**

*Danielle da Costa Leite Borges e  
Mario Viola de Azevedo Cunha*

*Resumo:* O presente artigo analisa a controvérsia existente com relação ao prazo de prescrição da ação de cobrança de valores de sobre-estadia de cargas em contêineres no transporte marítimo, analisando as duas correntes desenvolvidas pelos tribunais nacionais, uma aplicando o prazo previsto no Código Civil e a outra aquele da Lei nº 9.611/98, que regula o transporte multimodal.

*Palavras-chave:* Transporte marítimo. Sobre-estadia. Prescrição. Ação de cobrança.

*Abstract:* The present article analyses the existing controversy with regard to the limitation of the action for debt of demurrage of cargo in containers in maritime transportation, analysing the two positions developed by national courts, one applying limitation for action provided for by the Civil Code and the other the one of Law 9.611 of 1998, which regulates multimodal transportation.

Keywords: Maritime transportation. Demurrage. Limitation of action. Action for debt.

O instituto da sobre-estadia, também chamado de *demurrage*, está ligado ao direito marítimo e portuário e se refere à permanência, além do tempo estabelecido no contrato para as operações de carga e/ou descarga, do navio ou do equipamento de carga (contêiner) no porto.<sup>1</sup> Apesar de pouco conhecido, está previsto nos artigos 567, nºs 5 e 6, 591 a 593, 595, 606, 609, 611, 613 e 627 do Código Comercial.<sup>2</sup>

As ações judiciais oriundas do instituto da sobre-estadia foram, da mesma maneira, reguladas pelo mesmo Código Comercial e sempre estiveram regidas pela regra da prescrição anual prevista no artigo 449 nº 3 desse Código<sup>3</sup>, o qual dispõe:

Art. 449 – Prescrevem igualmente no fim de 1 (um) ano:

(...)

3 – As ações de frete e primagem, estadias e sobreestadias, e as de avaria simples, a contar do dia da entrega da carga.

Entretanto, com a entrada em vigor do atual Código Civil, o qual, nos termos de seu artigo 2.045, revogou, entre outros dispositivos, o referido artigo 449 do Código Comercial, criou-se uma espécie de lacuna legal em relação ao prazo prescricional das ações para co-

---

1 Vide GUIMARÃES RAMOS, Élio. *Comentários sobre a responsabilidade civil pelo pagamento da sobreestadia (“demurrage”) de contêineres*. BuscaLegis. Santa Catarina: UFSC, 2008. Disponível em “<http://www.buscalegis.ccj.ufsc.br/revistas/index.php/buscalegis/article/viewFile/9864/9430>”.

2 COLLYER, Wesley. *Sobreestadia de navios: a regra “once on demurrage, always on demurrage”*. Março, 2006. Disponível em <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=8889>. Acesso 23.08.2010.

3 Nesse sentido veja-se Recurso Especial nº 678.100/SP, Relator. Ministro Castro Filho, Terceira Turma, julgado em 04.08.2005, DJ 05.09.2005, p. 404. “I — O artigo 5º do Decreto 80.145/77 dispõe que “container” não constitui embalagem das mercadorias e sim parte ou acessório do veículo transportador. II — Por analogia, é de se aplicar aos “containers” a legislação pertinente a sobreestadia do navio. Num caso e noutro, as ações que buscam a indenização pelos respectivos prejuízos estão sujeitas à regra do artigo 449, inciso III, do Código Comercial”.

brança de valores de sobre-estadia no transporte marítimo, uma vez que o Código Civil não previu regra específica relacionada a essa modalidade contratual.

Desde então e diante de tal lacuna, duas correntes se formaram na jurisprudência dos tribunais Estaduais em relação ao prazo prescricional para as ações de indenização e cobrança decorrentes do transporte marítimo. Uma que passou a aplicar o prazo prescricional previsto no Código Civil, seja aquele trienal previsto no artigo 206, parágrafo 3º, inciso V, referente à reparação civil em geral, seja aquele quinquenal, previsto no artigo 206, parágrafo 5º; e outra que passou a aplicar a regra do artigo 22 da Lei nº 9.611/98,<sup>4</sup> o qual trata das ações judiciais oriundas do não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal, mantendo assim o prazo da prescrição ânua, tal como previsto no referido dispositivo legal.<sup>5</sup>

A corrente jurisprudencial que entende aplicável o prazo prescricional no Código Civil o faz sob o único argumento de que foi este diploma legal a revogar o artigo 449 do Código Comercial, devendo

---

4 Art. 22. As ações judiciais oriundas do não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal deverão ser intentadas no prazo máximo de um ano, contado da data da entrega da mercadoria no ponto de destino ou, caso isso não ocorra, do nonagésimo dia após o prazo previsto para a referida entrega, sob pena de prescrição.

5 Nesse sentido, veja os acórdãos da Apelação Cível nº 2006.001.46880, Relator Desembargador Renato Simoni, Nona Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, julgada em 28.11.2006, da Apelação Cível nº 2008.001.00564, Relator Desembargador Custodio Toses, Segunda Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, julgada em 30.01.2008 e da Apelação nº 7025913-5, Relator Desembargador Cauduro Padim, Décima Terceira Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, julgada em 04.03.2009, todos aplicando o prazo de prescrição de 01 (um) ano. Já os acórdãos dos Embargos de Declaração na Apelação Cível nº 2008.001.55985, Relatora Desembargadora Helda Lima Meireles, Décima Quinta Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, julgados em 28.04.2009 e da Apelação Cível nº. 2008.001.08375, Relatora Desembargadora Sirley Abreu Biondi, Décima Terceira Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, julgada em 14.03.2008, aplicam o prazo de prescrição de 03 (três) anos. Finalmente, o acórdão da Apelação Sumária nº 1.331.392-3-Santos, Relator Desembargador Rui Cascaldi, Décima Segunda Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, julgada em 20.06.2007, aplicando o prazo de prescrição de 05 (cinco) anos.

prevalecer, portanto, a regra prescricional prevista neste novo diploma legal. Acrescenta como argumento, ainda, que não seria possível aplicar-se o prazo prescricional previsto no artigo 22 da Lei nº 9.611/98 ao transporte marítimo, uma vez que a referida lei cuida do transporte multimodal.

Já a corrente jurisprudencial que entende aplicável o prazo de prescrição anual da Lei nº 9.611/98 se baseia essencialmente nos seguintes fundamentos: a) de que a referida lei, a qual regula o transporte multimodal, regula situação semelhante àquela do transporte marítimo, uma vez que ambos tratam de transporte de cargas; b) de que o prazo prescricional previsto na referida lei é também de 1 (um) ano, tal como previa o Código Comercial, e que, portanto, analógica e isonomicamente deve ser mantida a prescrição anual; e, c) de que não há lógica em se majorar o prazo prescricional das ações decorrentes do transporte marítimo de 1 (um) para 3 (três) ou 5 (cinco) anos, tal como previsto no Código Civil, uma vez que a intenção deste diploma legal foi a de reduzir os prazos prescricionais, e não a de aumentá-los como ocorreria neste caso específico.<sup>6</sup>

De fato nos parece estar com razão o posicionamento desta última corrente jurisprudencial. Além dos fundamentos arguidos por tal posicionamento da jurisprudência, cabe-nos acrescentar ainda outros argumentos que levam à aplicação do artigo 22 da Lei nº 9.611/98 às ações para cobrança de sobre-estadia decorrentes do transporte marítimo.

---

6 De fato, o artigo 2.028 do Código Civil dispõe que “Serão os da lei anterior os prazos, quando reduzidos por este Código, e se, na data de sua entrada em vigor, já houver transcorrido mais da metade do tempo estabelecido na lei revogada.” Sobre a redução dos prazos prescricionais no Código Civil de 2002, vide TEPEDINO, Gustavo et al. *Código Civil interpretado conforme a Constituição da República*. Vol. I. Renovar: Rio de Janeiro, 2004, p. 394. “Os prazos prescricionais sofreram sensível redução no CC em relação ao CC 1916. Trata-se de medida salutar, uma vez que as tecnologias modernas, empregadas nos meios de transporte e comunicação, aproximam as pessoas e facilitam o contato entre elas, não mais se justificando o estabelecimento de prazos tão longos como os fixados no Código anterior”.



O transporte multimodal de cargas é definido pelo artigo 2º da referida lei como sendo “aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal.”<sup>7</sup>

Verifica-se do mencionado conceito jurídico, que o transporte multimodal poderá abranger também o transporte marítimo, uma vez que este pode ser um dos modais de transporte abrangidos pelo contrato multimodal, ainda que executado sob a responsabilidade de um único operador. Na realidade, a adoção e a regulamentação do transporte multimodal no Brasil representou a inserção do país na modernidade, já que a multimodalidade vem sendo utilizada praticamente em todo o mundo em razão das diversas vantagens que oferece sobre os outros modais de transporte.<sup>8</sup>

Nesse sentido, o próprio artigo 3º da Lei nº 9.611/98 dispõe que:

Art. 3º — Transporte Multimodal de Cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas.

Considerando-se, portanto, que em diversas situações o transporte marítimo pode estar abrangido pelo multimodal, mormente nos casos de transporte internacional de cargas, onde a multimodalidade já

---

7 Tal conceito foi adotado também pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Disponível em “<http://www.antt.gov.br/carga/multimodal/otm.asp>”. Acesso 21.08.2010.

8 Sobre o assunto ver Demariaemaria, Marjory. *O operador e transporte multimodal como fator de otimização da logística*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Engenharia de Produção. Florianópolis, 2004. Disponível em <http://www.tede.ufsc.br/teses/PEPS4165.pdf>. Acesso 21.08.2010.

é amplamente difundida, não se mostra razoável aplicar regras de prescrição distintas para situações que tratem apenas de transporte marítimo e para aquelas que cuidem de transporte multimodal.

Por outro lado, acrescente-se ainda que, pelo princípio da especialidade das normas<sup>9</sup>, mais ainda se justifica a aplicação do prazo prescricional previsto na Lei nº 9.611/98 às ações decorrentes do transporte marítimo e não aqueles do Código Civil, uma vez que este diploma legal é norma geral enquanto a referida lei trata especificamente do transporte de cargas.

Além disso, é importante destacar que o artigo 22 da Lei nº 9.611/98 manteve a lógica prevista no artigo 449 do Código Comercial ao aplicar o mesmo prazo prescricional de 1 (um) ano a todas as ações judiciais oriundas do não cumprimento das responsabilidades decorrentes do contrato de transporte.

Ao contrário, ao se aplicar a regra prescricional do Código Civil, que por ser norma geral não prevê o caso específico do contrato de transporte de cargas, deverá se distinguir, antes de tudo, a natureza jurídica do instituto da sobre-estadia para então poder classificá-la nas hipóteses dos prazos prescricionais previstos no Código.

Ocorre que, conforme expõe Edison Santana dos Santos, não existe

consenso na doutrina marítima/portuária quanto à natureza jurídica da *demurrage*, há classificações desde a imputação da cláusula

---

9 QUINAUD PEDRON, Flávio; MIRANDA XAVIER, Rogério. *Da figura jurídica do consumidor*. Disponível em “<http://jusvi.com/artigos/615>. Acesso 22.08.2010”. “Pelo princípio da especialidade das normas sabemos que quando diante de uma situação especial será aplicada a norma especial ao invés da norma geral.” Esses autores citam ainda o Ministro Maurício Delgado, que reconhece que “a especialização (...) surge exatamente na medida em que lhes emerge uma relação jurídica específica, hábil para detonar a necessidade de formulação e desenvolvimento de princípios, normas e institutos jurídicos que sejam compatíveis e referenciados a essa relação jurídica surgida” In GODINHO DELGADO, Maurício Godinho. *Introdução ao Direito do Trabalho: Relações de Trabalho e Relações de Emprego*. 2 ed. São Paulo: LTr, 1999.

penal, multa, suplemento de frete, porém, a tendência majoritária, a qual nos filiamos, tem sido no sentido de considerá-la indenização. Tudo dependerá é claro, das previsões contratuais. Aplicando-se-lhe então, o princípio românico do *pacta sunt servanda* – cumpra-se o contrato.<sup>10</sup>

Assim sendo, ao depender da natureza jurídica atribuída à sobre-estadia,<sup>11</sup> distintos serão os prazos prescricionais aplicados às ações dela decorrentes, uma vez que, em termos processuais, os valores da sobre-estadia poderão ensejar ora ação de cobrança, ora ação de indenização, tudo a depender da natureza jurídica que se lhe atribuir o contrato de transporte marítimo. Contudo, certo é que se tratará sempre do mesmo instituto jurídico e de casos, portanto, semelhantes, já que o objeto será sempre a sobre-estadia de contêineres.

Aliás, essa ausência de consenso relativa à natureza jurídica da sobre-estadia e de seus respectivos instrumentos processuais é justamente o que tem se verificado na corrente jurisprudencial que passou a aplicar a regra prescricional do Código Civil. Verifica-se dos julgados mencionados na nota 4 acima, que em algumas decisões os tribunais aplicam a regra da prescrição trienal, prevista no artigo 206, parágrafo 3º, inciso V, relativa à responsabilidade civil em geral, e em outras aplicam o prazo prescricional quinquenal, previsto no artigo 206, parágrafo 5º, inciso I, referente à cobrança de dívidas constantes de instrumentos públicos ou particulares.

Assim sendo, não se mostra razoável a aplicação da regra sobre prescrição prevista no Código Civil às ações de sobre-estadia de

---

10 SANTANA DOS SANTOS, Edison. *Demurrage*. 2009. Disponível em [http://www2.oabsp.org.br/asp/comissoes/dir\\_maritimo/artigos/demurrage.pdf](http://www2.oabsp.org.br/asp/comissoes/dir_maritimo/artigos/demurrage.pdf). Acesso 23.08.2010.

11 Apenas a título exemplificativo, vale mencionar que a Circular nº 2.393 do Banco Central do Brasil, atualmente já revogada, atribuía à *demurrage* natureza indenizatória, dispondo expressamente se tratar de “indenização convencionada para o caso de atraso no cumprimento da obrigação de carregar e descarregar as mercadorias no tempo pactuado”.

carga decorrentes do transporte marítimo, eis que isto não somente gera uma insegurança jurídica em relação ao prazo prescricional aplicável, mas também porque importa o aumento do prazo prescricional de 1 (um) para 3 (três) ou mesmo 5 (cinco) anos, o que se mostra completamente em sentido contrário à opção legislativa adotada com o Código Civil de 2002, não se coadunando, portanto, com a atual evolução e tendência do Direito Privado.

Dessa forma, considerando-se que a aplicação da regra de prescrição prevista no Código Civil gera um aumento desarrazoado do prazo prescricional, bem como certa insegurança jurídica devido à falta de consenso no que se refere à natureza jurídica do instituto jurídico da sobre-estadia (*demurrage*), além do fato de que o transporte marítimo pode fazer parte do multimodal, entendemos que às ações de cobrança de sobre-estadia de contêineres no transporte marítimo se aplica o prazo prescricional anual, previsto no artigo 22 da Lei nº 9.611/98.