

# Superior Tribunal de Justiça

RECURSO ESPECIAL Nº 1.340.041 - SP (2012/0175477-0)

RELATOR : MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA  
RECORRENTE : AGROPLANTA INDÚSTRIAS QUÍMICAS LTDA  
ADVOGADO : THIAGO TESTINI DE MELLO MILLER E OUTRO(S)  
RECORRIDO : COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO  
ADVOGADOS : ROGÉRIO FREITAS CARVALHO E OUTRO(S)  
BAUDILIO GONZALEZ REGUEIRA E OUTRO(S)

## EMENTA

RECURSO ESPECIAL. DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO DE COBRANÇA POR SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES. TRANSPORTE MARÍTIMO. UNIMODAL. "TAXA" DE SOBRE-ESTADIA PREVISTA CONTRATUALMENTE. PRAZO PRESCRICIONAL. ART. 206, §5º, INCISO I, DO CÓDIGO CIVIL. APLICAÇÃO ANALÓGICA DO PRAZO PREVISTO NOS ARTS. 8º DO DECRETO-LEI Nº 116/1967 E 22 DA LEI Nº 9.611/1998. IMPOSSIBILIDADE.

1. Ação de cobrança de valores relativos a despesas de sobre-estadia de contêineres (*demurrage*) previamente estabelecidos em contrato de transporte marítimo (unimodal). Acórdão recorrido que afastou tese defensiva de prescrição ânua da pretensão autoral.

2. Recurso especial que reitera pretensão da demandada (afretadora) de que se reconheça prescrita a pretensão da autora (armadora) a partir da aplicação ao caso, por analogia, do prazo prescricional de 1 (um) ano de que tratam os arts. 8º do Decreto-Lei nº 116/1967 e 22 da Lei nº 9.611/1998.

3. Para as ações fundadas no não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal, o prazo prescricional, apesar da revogação do Código Comercial, permanece sendo de 1 (um) ano, haja vista a existência de expressa previsão legal nesse sentido (art. 22 da Lei nº 9.611/1998).

4. A diferença existente entre as atividades desempenhadas pelo transportador marítimo (unimodal) e aquelas legalmente exigidas do Operador de Transporte Multimodal revela a manifesta impossibilidade de se estender à pretensão de cobrança de despesas decorrentes da sobre-estadia de contêineres (pretensão do transportador unimodal contra o contratante do serviço) a regra prevista do art. 22 da Lei nº 9.611/1998 (que diz respeito ao prazo prescricional anual aplicável às pretensões dos contratantes do serviço contra o Operador de Transporte Multimodal).

5. Além disso, as regras jurídicas sobre a prescrição devem ser interpretadas estritamente, repelindo-se a interpretação extensiva ou analógica. Daí porque afigura-se absolutamente incabível a fixação de prazo prescricional por analogia, medida que não se coaduna com os princípios gerais que regem o Direito Civil brasileiro, além de constituir verdadeiro atentado à segurança jurídica, cuja preservação se espera desta Corte Superior.

6. Por isso, em se tratando de transporte unimodal de cargas, quando a taxa de sobre-estadia objeto da cobrança for oriunda de disposição contratual que estabeleça os dados e os critérios necessários ao cálculo dos valores devidos a título de ressarcimento pelos prejuízos causados em virtude do retorno tardio do contêiner, será quinquenal o prazo prescricional (art. 206, §5º, inciso I, do Código Civil). Caso contrário, ou seja, nas hipóteses em que inexistente prévia estipulação contratual, aplica-se a regra geral do art. 205 do Código Civil, ocorrendo a prescrição em 10 (dez) anos.

7. No caso, revela-se inequívoco o acerto da Corte local ao concluir pela não ocorrência da prescrição, haja vista que (i) a devolução dos contêineres deu-se entre os dias 10/9/2008 e 16/10/2008 e (ii) a ação de cobrança foi ajuizada em

# *Superior Tribunal de Justiça*

5/5/2010, muito antes, portanto, do decurso do prazo de 5 (cinco) anos.  
8. Recurso especial não provido.

## ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos, em que são partes as acima indicadas, prosseguindo o julgamento, após o voto-vista antecipado do Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino divergindo do Sr. Ministro Relator e dando provimento ao recurso especial, no que foi acompanhado pelos Srs. Ministros João Otávio de Noronha e Raul Araújo, decide a Segunda Seção, por maioria, negar provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Vencidos os Srs. Ministros João Otávio de Noronha, Raul Araújo e Paulo de Tarso Sanseverino. Os Srs. Ministros Marco Buzzi, Moura Ribeiro, Maria Isabel Gallotti e Antonio Carlos Ferreira votaram com o Sr. Ministro Relator.

Não participou do julgamento o Sr. Ministro Marco Aurélio Bellizze.

Brasília (DF), 24 de junho de 2015(Data do Julgamento)

Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva  
Relator

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO  
SEGUNDA SEÇÃO**

Número Registro: 2012/0175477-0      **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.340.041 / SP**

Números Origem: 00170011520108260562 170011520108260562 5620120100170019 7392010

PAUTA: 08/04/2015

JULGADO: 08/04/2015

**Relator**

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **LUIS FELIPE SALOMÃO**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **MAURÍCIO VIEIRA BRACKES**

Secretária

Bela. **ANA ELISA DE ALMEIDA KIRJNER**

**AUTUAÇÃO**

RECORRENTE : AGROPLANTA INDÚSTRIAS QUÍMICAS LTDA  
ADVOGADO : THIAGO TESTINI DE MELLO MILLER E OUTRO(S)  
RECORRIDO : COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO  
ADVOGADOS : ROGÉRIO FREITAS CARVALHO E OUTRO(S)  
BAUDILIO GONZALEZ REGUEIRA E OUTRO(S)

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Obrigações - Espécies de Contratos - Transporte de Coisas

**SUSTENTAÇÃO ORAL**

Consignada a presença do Dr. **ROGÉRIO FREITAS CARVALHO**, pela recorrida **COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO**.

**CERTIDÃO**

Certifico que a egrégia **SEGUNDA SEÇÃO**, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Adiado o julgamento por indicação do Sr. Ministro Presidente da Segunda Seção, com previsão de julgamento na sessão de 22.04.2015."

# Superior Tribunal de Justiça

RECURSO ESPECIAL Nº 1.340.041 - SP (2012/0175477-0)

## RELATÓRIO

O EXMO. SR. MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA (Relator): Cuida-se de recurso especial interposto por AGROPLANTA INDÚSTRIAS QUÍMICAS LTDA., com arrimo no art. 105, inciso III, alíneas "a" e "c", da Constituição Federal, contra acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo.

Consta dos autos que, em 5 de maio de 2010, a ora recorrida - COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO - ajuizou ação de cobrança em desfavor da recorrente objetivando o recebimento de valores relativos a despesas de sobre-estadia de contêineres (*demurrage*).

Pelo que se pode extrair dos autos, a ora recorrida (armadora) celebrou contrato de transporte marítimo com a ora recorrente (afretadora), no qual foi estabelecido o prazo de 10 (dez) dias para a devolução dos contêineres após desembarque no porto de destino (Santos/SP).

Ficou estabelecido também que, por dia de atraso na devolução de cada contêiner, incidiria despesa de sobre-estadia em valores que variam entre US\$ 25,00 (vinte e cinco dólares americanos) e 65,00 (sessenta e cinco dólares americanos), a depender do tipo de contêiner e da efetiva extensão do atraso.

Alegando ter havido retenção de seus contêineres por prazo superior ao contratado, a autora da demanda afirmou, em sua inaugural, ser a parte ré, ora recorrente, devedora do valor de US\$ 52.295,00 (cinquenta e dois mil duzentos e noventa e cinco dólares).

O Juízo de primeiro grau, amparando-se na inteligência do art. 449, inciso 3, do Código Comercial de 1850, julgou extinto o feito, com resolução de mérito, ao fundamento de que prescrita a pretensão autoral. Naquela oportunidade, entendeu que entre a data da última devolução (16/10/2008) e a data do ajuizamento da ação de cobrança (5/5/2010) já havia transcorrido o prazo prescricional anual (e-STJ fls. 294/298).

Inconformada, a ora recorrida interpôs recurso de apelação (e-STJ fls. 307/346).

A Décima Terceira Câmara de Direito Privado do TJ/SP, pela maioria dos votos de seus integrantes, deu provimento ao apelo para julgar procedente a ação, condenando a requerida a pagar a importância de R\$ 91.772,49 (noventa e um mil setecentos e setenta e dois reais e quarenta e nove centavos), atualizada monetariamente e acrescida de juros moratórios a contar da citação. O aresto na oportunidade exarado recebeu a seguinte ementa:

*"AÇÃO DE COBRANÇA DE SOBREESTADIA DE CONTEINERES - Inocorrência do lapso prescricional - Não prevalência dos fundamentos da r. sentença - Comprovação pelo apelante da demora injustificada na devolução dos contêineres - Inexistência de impugnação aos documentos juntados aos autos - Procedência da ação - Sentença reformada - Recurso provido"* (e-STJ fl. 475).

# Superior Tribunal de Justiça

Foram interpostos então, dessa vez pela ora recorrente, embargos infringentes (e-STJ fls. 484/501).

*"TRANSPORTE DE CAROAS UNIMODAL - Prescrição - Pretensão de que seja reconhecida a prescrição anual da pretensão de cobrança de sobreestadia dos contêineres, prevista no art. 22 da lei nº 9.611/98 - Descabimento - Hipótese em que a lei nº 9.611/98 regula exclusivamente o transporte multimodal de cargas, não sendo possível valer-se da analogia ou interpretar extensivamente o artigo 22 da referida lei para aplicá-la nos casos de transporte unimodal de cargas - RECURSO DESPROVIDO"* (e-STJ fls. 589/601).

Daí a interposição do presente recurso especial (e-STJ fls. 604/636), no qual a recorrente, amparando-se no art. 105, inciso III, alíneas "a" e "c", da Carta Maior, afirma terem sido violados os arts. 22 da Lei nº 9.611/1998 e 8º do Decreto-Lei nº 116/1967, bem como ter sido dada à questão controvertida interpretação divergente da que conferida por outros tribunais quando do julgamento de demandas análogas.

Aduz, em síntese, ser aplicável ao caso vertente - que consiste na cobrança de *demurrage* de contêineres em transporte marítimo unimodal - o prazo prescricional anual de que trata o art. 22 da Lei nº 9.611/1998, dada a semelhança da presente hipótese com a cobrança de valores de sobre-estadia em transporte multimodal.

Assevera também que

*"(...) a aplicação do Decreto-Lei nº 116/67 nas demandas que versam sobre sobre-estadia de contêineres mantém 'a unidade de tratamento entre as pretensões decorrentes do contrato de transporte marítimo', e impede 'o confronto com a sistemática do Novo Código Civil Brasileiro, que primou pela redução dos prazos prescricionais, em atendimento ao Princípio da Segurança Jurídica"* (e-STJ fl. 618) .

Ao final, requer o provimento do presente recurso para que, reconhecida a prescrição anual da pretensão autoral, seja restabelecida a sentença de primeiro grau.

Apresentadas as contrarrazões (e-STJ fls. 681/714), e admitido o especial em exame prévio de admissibilidade (e-STJ fl. 716), ascenderam os autos a esta Corte Superior.

Distribuído o feito a esta relatoria, houve, em sede de agravo regimental intentado pela recorrida, julgado monocraticamente, reconsideração de decisão anteriormente proferida, para negar seguimento ao recurso, mantendo íntegro o acórdão hostilizado, sob o seguinte fundamento:

*"(...) Com efeito, por ocasião do julgamento do Recurso Especial nº 1.192.847/SP, a Terceira Turma aderiu ao entendimento já consagrado no âmbito da Quarta Turma, consolidando no âmbito da Segunda Seção desta Corte Superior um novo prazo prescricional aplicável às ações de cobrança de sobre-estadias de contêineres após a entrada em vigor do novo Código Civil, que revogou o artigo*

# Superior Tribunal de Justiça

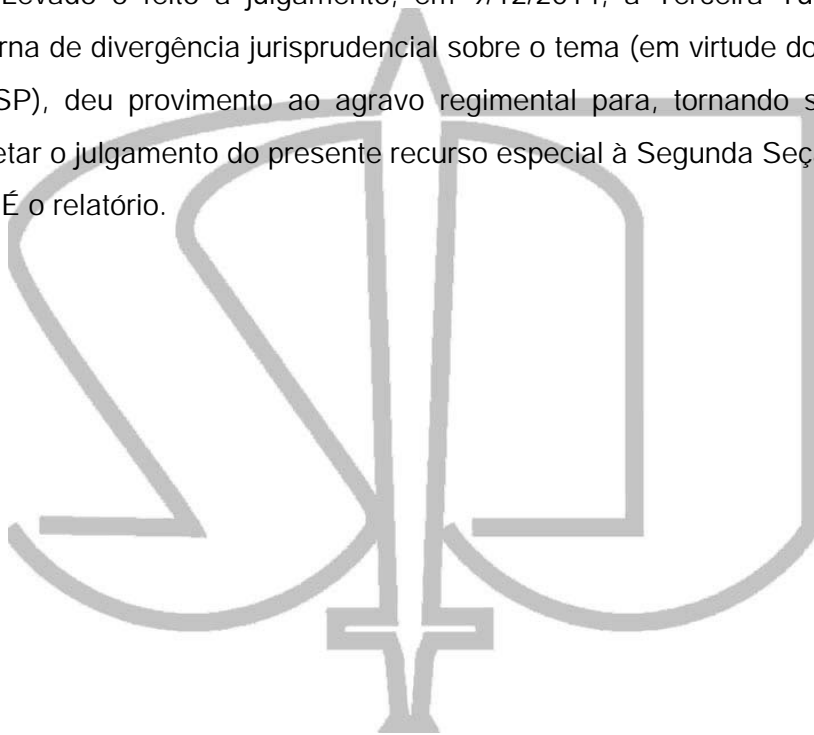
449 do Código Comercial.

*Naquela oportunidade, ficou estabelecido que 'a taxa de sobre-estadia, quando oriunda de disposição contratual - que estabelece os dados e critérios necessários ao cálculo dos valores devidos, os quais deverão ser aferidos após a devolução do contêiner, pela multiplicação dos dias de atraso em relação aos valores das diárias -, gera dívida líquida e certa, fazendo incidir o prazo prescricional quinquenal previsto no art. 206, § 5º, I, do Código Civil' (REsp nº 1.335.173/SP, Rel. Ministro Luís Felipe Salomão, Quarta Turma, DJe 17/2/2014)" (e-STJ fl. 790).*

Inconformada, a recorrente interpôs novo agravo regimental.

Levado o feito a julgamento, em 9/12/2014, a Terceira Turma, vislumbrando a existência interna de divergência jurisprudencial sobre o tema (em virtude do julgamento do REsp nº 1.355.095/SP), deu provimento ao agravo regimental para, tornando sem efeito a decisão hostilizada, afetar o julgamento do presente recurso especial à Segunda Seção (e-STJ fl. 809).

É o relatório.



# Superior Tribunal de Justiça

RECURSO ESPECIAL Nº 1.340.041 - SP (2012/0175477-0)

## VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA (Relator): A questão que se apresenta é singela e, inclusive, já foi apreciada por este Tribunal Superior em outras oportunidades, consolidando na jurisprudência de ambas as Turmas julgadoras integrantes da Segunda Seção orientação convergente com a esposada pela Corte local.

De toda a maneira, a existência de recentes julgados da Terceira Turma (AgRg no REsp nº 1.351.027/SP e REsp nº 1.355.095/SP, DJe de 12/3/2015), destoando da jurisprudência sedimentada na Corte sobre o tema, impõe que seja reexaminada a questão.

Cinge-se a controvérsia a definir qual o prazo prescricional para a pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia de contêineres (*demurrage*) em contrato de transporte marítimo após a vigência do Código de Civil de 2002.

O advento do Código Civil de 2002 é marco temporal de significativa importância para a questão porque até então prevalecia na jurisprudência pátria a orientação (firmada por esta Corte Superior a partir do julgamento do REsp nº 176.903/PR - cujo acórdão foi publicado no DJ de 9/4/2001) de que a devolução tardia da unidade de carga (contêiner) se equiparava à sobreestadia do navio, aplicando-se, assim, o mesmo prazo prescricional de 1 (um) ano previsto no art. 449, 3, do Código Comercial.

O referido dispositivo legal ostentava a seguinte redação:

*"Art. 449 - Prescrevem igualmente no fim de 1 (um) ano:*

*(...)*

*3 - As ações de frete e primagem, estadia e sobreestadia, e as de avaria simples, a contar do dia da entrega da carga."*

Faz-se necessário aqui um breve adendo. Em 20 de fevereiro de 1998 entrou em vigor a Lei nº 9.611/1998 que, dentre outras providências, dispôs sobre o que denominou "Transporte Multimodal de Cargas", definido como *"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"* (art. 2º).

Referida norma estabeleceu, ainda, em seu art. 22, que

*"(...) 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*

# Superior Tribunal de Justiça

*entrega, sob pena de prescrição".*

A distinção entre o que se denominou ser transporte multimodal e o transporte dito unimodal, pelo menos para fins de definição do prazo prescricional aplicável à eventual pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia de contêineres, até a entrada em vigor do novo Código Civil não se fazia relevante, já que, ainda que se admitisse a existência de *demurrage* no transporte multimodal, para ambos os casos o prazo previsto necessariamente seria anual. No caso do transporte unimodal, por força do estabelecido pelo Código Comercial, e no do transporte multimodal em virtude da específica regra do art. 22 da Lei nº 9.611/1998.

Ocorre que o referido art. 449 do Código Comercial foi revogado expressamente pelo Código Civil de 2002 (art. 2.045), o que ensejou a necessidade de reexame da legislação vigente para o fim de definição do prazo prescricional a ser aplicado à pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia decorrentes da tardia devolução da unidade de carga (contêiner) em contrato transporte marítimo (unimodal).

Quanto ao eventual ajuizamento de ações fundadas no não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal não há nenhuma dificuldade. O prazo prescricional para pretensões de tal natureza permanece sendo de 1 (um) ano, haja vista a existência de expressa previsão legal nesse sentido (art. 22 da Lei nº 9.611/1998).

A dúvida surge no tocante à sobre-estadia oriunda de contrato do chamado transporte unimodal, ou seja, aquele realizado a partir da utilização de uma única modalidade de transporte.

É justamente essa a hipótese dos autos, sendo incontroverso que a presente ação tem como pano de fundo a execução de contrato de transporte meramente marítimo (unimodal, portanto).

Cumprido rechaçar, de pronto, a alegação da recorrente de que a questão ora controvertida encontra solução no art. 8º do Decreto-Lei nº 116/1967.

Referido dispositivo não guarda nenhuma relação com a hipótese dos autos, haja vista que estabelece prescreverem, "*ao fim de um ano, contado da data do término da descarga do navio transportador*", as ações decorrentes do eventual extravio da carga transportada, bem como da falta de conteúdo, diminuição, perdas e avarias ou danos a esta, nada dispondo, portanto, sobre a pretensão de cobrança pelo transportador dos valores relativos à sobre-estadia de seus contêineres.

De igual maneira, a aplicação analógica do art. 22 da Lei nº 9.611/1998 na hipótese vertente, ainda que se afirme patente a similitude de algumas das atividades desempenhadas em transporte unimodal e multimodal, afigura-se absolutamente incabível, pois não se coaduna com



# Superior Tribunal de Justiça

os princípios gerais que regem o Direito Civil brasileiro, além de constituir verdadeiro atentado à segurança jurídica, cuja preservação se espera desta Corte Superior.

É justamente a diferença existente entre as atividades desempenhadas pelo transportador marítimo e aquelas legalmente exigidas do Operador de Transporte Multimodal que revela por si só a manifesta impossibilidade de se estender à pretensão de cobrança de despesas decorrentes da sobre-estadia de contêineres (pretensão do transportador unimodal contra o contratante do serviço) a regra que estabelece o prazo prescricional ânua para as ações fundadas no não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal (pretensões dos contratantes do serviço contra o Operador de Transporte Multimodal).

Vale destacar que, no caso do transporte unimodal (marítimo), a responsabilidade do transportador é restrita ao percurso marítimo, que se inicia após o recebimento da carga a bordo do navio no porto de origem, cessando imediatamente após o içamento das cargas e o consequente desembarque no porto de destino. Ou seja, os demais serviços e atos correlatos, tais como desembarço aduaneiro, transporte, desunitização dos contêineres etc. são de exclusiva responsabilidade do afretador e, por tal motivo, a demora na conclusão desse procedimento pode resultar em demasiado atraso na devolução dos contêineres utilizados no transporte da carga ao transportador.

Tal situação não se verifica no transporte multimodal de cargas, visto que este compreende, consoante expressamente disposto pelo art. 3º da Lei nº 9.611/1998, "*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*".

Em outras palavras, em nenhum momento a unidade de carga deixa de estar sob a posse e o controle do operador de transporte multimodal, sendo descabido, portanto, falar, em caso tal, na existência de responsabilidade do contratante por suposta sobre-estadia de contêineres.

Além da dessemelhança das situações em apreço, certo é que, em se tratando de regras jurídicas sobre prazos prescricionais, a interpretação analógica ou extensiva sequer é admitida pelo ordenamento jurídico brasileiro.

Revela-se oportuno para tanto mencionar a sempre atual lição de Pontes de Miranda, para quem "*as regras jurídicas sobre prescrição hão de ser interpretadas estritamente, repelindo-se a própria interpretação analógica*" (Tratado de Direito Privado, Tomo VI. Rio de Janeiro: Editor Borsoi, 1970, pág. 317).

# Superior Tribunal de Justiça

Nesse mesmo sentido, aderindo à lição de Washington de Barros Monteiro, assim leciona Yussef Said Cahali quando discorre sobre a natureza jurídica da prescrição:

*"(...) Quando se diz que a prescrição é de ordem pública, tem-se em mente que foi estabelecida por considerações de ordem social, e não no interesse exclusivo dos indivíduos. Ela, assim, existe independentemente da vontade daqueles a quem possa prejudicar ou favorecer. A lei que a cria é rigorosamente obrigatória.*

*Em razão de sua natureza, as regras jurídicas sobre a prescrição devem ser interpretadas estritamente, repelindo-se a própria interpretação extensiva ou analógica.*

*Conforme advertência de Washington de Barros Monteiro. 'na matéria em exame as disposições são sempre de aplicação estrita, não comportando interpretação extensiva, nem analogia; a interpretação será sempre restritiva (RT 145/71, 178/220). Na dúvida, deve-se julgar contra a prescrição, meio antipático de extinguir-se a obrigação (RT 144/534).'*" (Prescrição e Decadência, 2ª ed., São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012, pág. 24 - grifou-se)

A própria inteligência do *caput* do art. 205 do Código Civil evidencia a impossibilidade de interpretação analógica ou extensiva de norma sobre prescrição, visto que estabelece o prazo prescricional decenal como regra geral a ser aplicada nas hipóteses em que prazo inferior não seja expressamente fixado por lei.

Confira-se a literalidade do mencionado dispositivo: "*Art. 205. A prescrição ocorre em dez anos, quando a lei não lhe haja fixado prazo menor*".

Como se vê, o Código Civil vigente manteve a técnica já adotada pelo revogado diploma de estabelecer um prazo geral para as ações a que a legislação não previsse prazo prescricional específico e, dessa maneira, apesar de não ser mais necessária a distinção entre a natureza real ou pessoal dessas demandas - já que o prazo geral, a teor do art. 205 do novo Código Civil, passou a ser único (decenal) -, permanece atual também a lição de Antônio Luís da Câmara Leal, que, ao tratar do prazo prescricional à luz das disposições do Código Civil de 1916, ensinava:

*"(...) O prazo prescricional, ou tempo da prescrição, é aquele que a lei expressamente estabelece para cada ação. Ele varia de legislação para legislação.*

*Nosso Código Civil estatui um prazo geral para as ações pessoais e para as reais, e prazos especiais para diversas ações. Pelo que toda ação, para a qual não haja um prazo especial, fica sujeita ao prazo geral, segundo sua natureza pessoal ou real."* (Da Prescrição e da Decadência, 2ª ed., Rio de Janeiro: Editora Forense, 1959, pág. 41 - grifou-se)

Desse modo, diante da certeza de que o art. 22 da Lei nº 9.611/1998 não alcança as ações de cobrança de despesas de sobre-estadia decorrentes da execução de contrato de

# Superior Tribunal de Justiça

transporte de cargas unimodal e de que inexistente lei especial vigente que defina prazo prescricional específico para a referida pretensão, a matéria deve ser regida pelas disposições insertas no Código Civil.

Não por outro motivo é que ambas as Turmas julgadoras integrantes da Segunda Seção desta Corte Superior já haviam reconhecido que, a depender das especificidades de cada caso concreto, o prazo prescricional a ser observado para o ajuizamento de ações de cobrança por sobre-estadia de contêineres pode ser quinquenal (a teor do disposto no art. 206, § 5º, inciso I, do Código Civil) ou decenal (conforme o preconizado pelo art. 205 do Código Civil, ante seu caráter eminentemente residual).

Melhor dizendo, em se tratando de transporte unimodal de cargas, quando a taxa de sobre-estadia objeto da cobrança for oriunda de disposição contratual que estabeleça os dados e os critérios necessários ao cálculo dos valores devidos a título de ressarcimento pelos prejuízos causados em virtude do retorno tardio do contêiner, será quinquenal o prazo prescricional. Caso contrário, ou seja, nas hipóteses em que inexistente prévia estipulação contratual, aplica-se a regra geral do art. 205 do Código Civil, ocorrendo a prescrição em 10 (dez) anos.

A propósito:

*"PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL. SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES. PRAZO PRESCRICIONAL. SÚMULA N. 83 DO STJ. DECISÃO MANTIDA.*

*1. A jurisprudência do STJ se pacificou no âmbito da Segunda Seção no que se refere ao prazo prescricional para o ajuizamento da ação que busca a cobrança da taxa de sobre-estadia de contêineres. Com efeito, caso não haja a previsão da referida taxa no contrato celebrado entre as partes, o prazo prescricional será de dez anos, nos termos do art. 205 do CC/2002. Por outro lado, na hipótese de o instrumento contratual prever tal cobrança, a regra de incidência da prescrição será a prevista no art. 206, § 5º, I, do CC/2002, isto é, cinco anos.*

*2. Estando o acórdão recorrido em consonância com o entendimento desta Corte, é inafastável a aplicação da Súmula n. 83/STJ.*

*3. Agravo regimental a que se nega provimento"*

(AgRg no REsp nº 1.400.718/SP, Rel. Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, QUARTA TURMA, julgado em 2/9/2014, DJe 8/9/2014 - grifou-se).

*"DIREITO COMERCIAL. RECURSO ESPECIAL. PRESCRIÇÃO. SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES (DEMURRAGE). REVOGAÇÃO DO ART. 449 DO CÓDIGO COMERCIAL PELO CÓDIGO CIVIL DE 2002. APLICAÇÃO DO ART. 206, § 5º, I, DO CC.*

*1. Esta Corte Superior, por ocasião do julgamento do REsp 176.903/PR (publicado no DJ de 9/4/2001), entendeu que há equiparação entre a devolução tardia da unidade de carga (contêiner) à sobre-estadia do navio, aplicando-lhe o mesmo prazo prescricional de 1 ano previsto no art. 449, 3, do Código Comercial, que regulava especificamente o tema, mas que foi revogado pelo Código Civil de 2002.*

# Superior Tribunal de Justiça

2. A taxa de sobre-estadia, quando oriunda de disposição contratual - que estabelece os dados e critérios necessários ao cálculo dos valores devidos, os quais deverão ser aferidos após a devolução do contêiner, pela multiplicação dos dias de atraso em relação aos valores das diárias -, gera dívida líquida e certa, fazendo incidir o prazo prescricional quinquenal previsto no art. 206, § 5º, I, do Código Civil.

3. Urge, não obstante, registrar uma importante diferenciação, pois, caso não conste no contrato de afretamento nenhuma previsão acerca da devolução seródia da unidade de carga, eventual demanda que vise à cobrança dos valores de sobre-estadia obedecerá ao prazo prescricional decenal, haja vista a ausência de disposição legal prevendo prazo menor (art. 205 do Código Civil, ante o seu caráter eminentemente residual).

4. No caso, ressoa inequívoca a não ocorrência da prescrição, uma vez que: (i) as datas de devolução dos contêineres, segundo quadro demonstrativo formulado pela credora à fl. 13, vão de 19/8/2008 a 25/11/2008; e (ii) a ação de cobrança foi ajuizada em 13/5/2010 (fls. 3-11), anteriormente ao decurso do prazo de 5 anos.

5. Recurso especial não provido"

(REsp nº 1.355.173/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 15/10/2013, DJe 17/2/2014 - grifou-se)

"DIREITO COMERCIAL. RECURSO ESPECIAL. PRESCRIÇÃO. SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES (DEMURRAGE). REVOGAÇÃO DO ART. 449 DO CÓDIGO COMERCIAL. TAXA PREVISTA NO CONTRATO. OBRIGAÇÃO LÍQUIDA. PRAZO PRESCRICIONAL QUINQUENAL. ARTIGO 206, § 5º, I, DO CÓDIGO CIVIL.

1. 'A taxa de sobre-estadia, quando oriunda de disposição contratual - que estabelece os dados e critérios necessários ao cálculo dos valores devidos, os quais deverão ser aferidos após a devolução do contêiner, pela multiplicação dos dias de atraso em relação aos valores das diárias -, gera dívida líquida e certa, fazendo incidir o prazo prescricional quinquenal previsto no art. 206, § 5º, I, do Código Civil' (REsp nº 1.335.173/SP, Rel. Ministro Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, DJe 17/02/2014).

2. Recurso especial provido".

(REsp nº 1.192.847/SP, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, TERCEIRA TURMA, julgado em 22/5/2014, DJe 1º/8/2014 - grifou-se).

Vale destacar, ainda, que essa mesma orientação jurisprudencial foi consolidada no âmbito da Segunda Seção, por unanimidade de votos dos seus integrantes, quando do julgamento do AgRg no EREsp nº 1.355.173/SP (DJ de 20/8/2014) e vinha sendo reproduzida em decisões monocráticas proferidas por Ministros integrantes tanto da Terceira quanto da Quarta Turma. Vale conferir a ementa do aresto naquela oportunidade exarado:

"AGRAVO REGIMENTAL NOS EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COBRANÇA. SOBREESTADIA DE CONTÊINERES. PRESCRIÇÃO. PRAZO QUINQUENAL APLICÁVEL. POSIÇÃO PACIFICADA. SÚMULA Nº 168//STJ.

1. Esta Corte Superior já firmou entendimento no sentido de serem incabíveis embargos de divergência quando a jurisprudência do Tribunal se firmou no mesmo sentido do acórdão embargado (Súmula nº 168/STJ).

2. As Turmas integrantes da Segunda Seção desta Corte Superior pacificaram o entendimento de que a taxa de sobre-estadia, quando oriunda de disposição

# Superior Tribunal de Justiça

*contratual - que estabelece os dados e critérios necessários ao cálculo dos valores devidos, os quais deverão ser aferidos após a devolução do contêiner, pela multiplicação dos dias de atraso em relação aos valores das diárias -, gera dívida líquida e certa, fazendo incidir o prazo prescricional quinquenal previsto no art. 206, § 5º, I, do Código Civil.*

*3. Agravo regimental não provido.*

(AgRg nos EREsp nº 1.355.173/SP, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 13/8/2014, DJe 20/8/2014).

Retomando o caso concreto, ressoa inequívoco o acerto da Corte local ao concluir pela não ocorrência da prescrição, haja vista que (i) a devolução dos contêineres, segundo quadro demonstrativo elaborado pela autora da demanda (e-STJ fls. 198/202), deu-se entre os dias 10/9/2008 e 16/10/2008 e (ii) a ação de cobrança foi ajuizada em 5/5/2010, muito antes, portanto, do decurso do prazo de 5 (cinco) anos.

Assim, não há como prosperar a presente irresignação recursal.

Sugere-se, todavia, em virtude da lacuna legislativa deixada após a revogação do Código Comercial, a remessa do inteiro teor do acórdão prolatado bem como das notas taquigráficas produzidas no julgamento do presente recurso ao Poder Legislativo para que possam servir de subsídio à elaboração de projeto de lei que estabeleça prazo prescricional específico para pretensões da natureza desta que é objeto da presente controvérsia.

Ante o exposto, nego provimento ao recurso especial.

É o voto.

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO  
SEGUNDA SEÇÃO**

Número Registro: 2012/0175477-0      **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.340.041 / SP**

Números Origem: 00170011520108260562 170011520108260562 5620120100170019 7392010

PAUTA: 08/04/2015

JULGADO: 22/04/2015

**Relator**

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **LUIS FELIPE SALOMÃO**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **JOÃO PEDRO DE SABOIA BANDEIRA DE MELLO FILHO**

Secretária

Bela. **ANA ELISA DE ALMEIDA KIRJNER**

**AUTUAÇÃO**

RECORRENTE : AGROPLANTA INDÚSTRIAS QUÍMICAS LTDA  
ADVOGADO : THIAGO TESTINI DE MELLO MILLER E OUTRO(S)  
RECORRIDO : COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO  
ADVOGADOS : ROGÉRIO FREITAS CARVALHO E OUTRO(S)  
BAUDILIO GONZALEZ REGUEIRA E OUTRO(S)

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Obrigações - Espécies de Contratos - Transporte de Coisas

**SUSTENTAÇÃO ORAL**

Sustentou oralmente o Dr. **ROGÉRIO FREITAS CARVALHO** pela Recorrida **COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO**.

**CERTIDÃO**

Certifico que a egrégia **SEGUNDA SEÇÃO**, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Após o voto do Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, Relator, negando provimento ao recurso especial, pediu **VISTA** antecipadamente o Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino.

Aguardam os Srs. Ministros Marco Buzzi, Marco Aurélio Bellizze, Moura Ribeiro, João Otávio de Noronha, Raul Araújo, Maria Isabel Gallotti e Antonio Carlos Ferreira.

**RECURSO ESPECIAL Nº 1.340.041 - SP (2012/0175477-0)**

**RELATOR** : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**  
**RECORRENTE** : **AGROPLANTA INDÚSTRIAS QUÍMICAS LTDA**  
**ADVOGADO** : **THIAGO TESTINI DE MELLO MILLER E OUTRO(S)**  
**RECORRIDO** : **COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO**  
**ADVOGADOS** : **ROGÉRIO FREITAS CARVALHO E OUTRO(S)**  
**BAUDILIO GONZALEZ REGUEIRA E OUTRO(S)**

**VOTO-VISTA**

**O EXMO. SR. MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO:**

Eminentes colegas, peço vênias ao eminente relator para divergir.

Tenho que o recurso especial merece ser provido na linha do precedente da minha relatoria, apreciado pela Terceira Turma, em 09 de dezembro de 2014, em que, por maioria de três votos a dois, reconheceu-se que o “prazo prescricional anual que melhor se coaduna com a dinâmica do comércio marítimo e a segurança jurídica legitimamente esperada nas relações econômicas dele surgidas.”

A ementa do acórdão foi a seguinte:

*RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE MARÍTIMO.  
"DEMURRAGE". SOBRE-ESTADIA DE CONTÊNER.  
PRESCRIÇÃO ANUAL. APLICAÇÃO DO ART. 22 DA LEI 9.611/98.  
INVIABILIDADE DE SE ESTABELECEM PRAZOS  
PRESCRICIONAIS DISTINTOS PARA O TRANSPORTE  
MULTIMODAL E PARA O UNIMODAL.*

- 1. Controvérsia acerca da prescrição da pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia de contêiner ("demurrage").*
- 2. Revogação pelo Código Civil de 2002 do dispositivo legal do Código Comercial de 1850 que regulava especificamente o tema.*
- 3. Prescrição anual prevista de maneira geral para as ações judiciais oriundas do transporte multimodal (art. 22 da Lei 9611/98).*
- 4. Impossibilidade de se estabelecer prazos prescricionais distintos para o transporte multimodal e para o unimodal, sob pena de se criarem soluções contraditórias para situações semelhantes.*
- 5. Aplicação da prescrição anual à pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia de contêiner, quer se trate de transporte multimodal, quer se trate de unimodal.*
- 6. Prazo prescricional anual que melhor se coaduna com a dinâmica*

# *Superior Tribunal de Justiça*

*do comércio marítimo e a segurança jurídica legitimamente esperada nas relações econômicas dele surgidas.*

*7. Revisão da jurisprudência da Corte acerca do tema.*

**8. RECURSO ESPECIAL DESPROVIDO.**

**(REsp 1.355.095/SP, Rel. Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, TERCEIRA TURMA, julgado em 09/12/2014, DJe 12/03/2015)**

Com efeito, conforme ficou claro no voto do eminente relator, a controvérsia central do recurso especial diz respeito ao prazo prescricional da pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia de contêiner (*demurrage*).

No caso concreto, a ora recorrida, armadora, celebrou contrato de transporte marítimo com a empresa ora recorrente, afretadora, no qual foi estabelecido o prazo de dez dias para a devolução dos contêineres, após desembarque no porto de destino (Santos - SP).

Ficou estabelecido, também, que incidiria uma despesa de sobre-estadia em valores variáveis entre US\$ 25,00 e US\$ 65,00 por dia de atraso na devolução a depender do tipo de contêiner e a extensão do atraso.

O atraso efetivamente ocorreu, dando ensejo ao ajuizamento de uma ação de cobrança na origem.

O juízo de origem decretou a extinção do processo, com o fundamento de que a pretensão teria sido fulminada pela prescrição anual, pois a última devolução dos contêineres ocorreu em 16 de outubro de 2008 e a ação somente veio a ser ajuizada em 05 de maio de 2010.

Essa decisão foi reformada pelo Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo.

Daí a interposição do presente recurso especial pela empresa afretadora, sustentando que a prescrição seria a anual, nos termos do art. 22 da Lei nº 9611/98 e do art. 8º do Decreto-Lei 116/67.

A matéria não é nova nesta Corte.



# *Superior Tribunal de Justiça*

Antes da entrada em vigor do Código Civil de 2002, esta Corte Superior possuía entendimento pacífico no sentido de que a pretensão de recebimento de indenização por sobre-estadia de *container* prescrevia no prazo de um ano, por força do disposto no art. 449 do Código Comercial de 1850, cujo teor é o seguinte:

**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.*  
.....

Ocorre que esse dispositivo foi revogado pelo Código Civil de 2002.

Com a revogação do art. 449 do Código Comercial, desenvolveu-se intensa polêmica jurisprudencial acerca de qual seria o prazo prescricional aplicável a partir de janeiro de 2003, quando entrou em vigor o novo Código Civil.

Embora existam outros dispositivos legais em vigor que tratam de prescrição no âmbito do transporte marítimo, nenhum deles versa especificamente acerca da sobre-estadia.

O Decreto-Lei 116/67, ao dispor sobre 'operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros', estatui a prescrição anual das pretensões relativas a danos à carga transportada.

A propósito, transcreve-se a redação do dispositivo pertinente:

**Art. 8º** - *Prescrevem ao fim de um ano, contado da data do término da descarga do navio transportador, as ações por extravio de carga, bem como as ações por falta de conteúdo, diminuição, perdas e avarias ou danos à carga.*  
.....

Na mesma linha, estabeleceu-se a prescrição anual na Lei 9.611/98, que

'dispõe sobre o transporte multimodal de cargas'.

Confira-se o enunciado normativo do art. 22 da Lei 9.611/98:

**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.*

Como se vê, nenhum desses dispositivos legais trata de forma específica acerca da prescrição da pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia de contêiner.

Na falta de disposição legal específica, a egrégia QUARTA TURMA desta Corte Superior entendeu que seria descabido interpretar extensivamente outros dispositivos legais para abranger o caso da sobre-estadia de contêiner, pois a prescrição, por regra de hermenêutica, deve ser interpretada restritivamente, não admitindo interpretação extensiva ou analogia.

Esse entendimento foi sintetizado na ementa do acórdão aludido:

**DIREITO COMERCIAL. RECURSO ESPECIAL. PRESCRIÇÃO. SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES (DEMURRAGE). REVOGAÇÃO DO ART. 449 DO CÓDIGO COMERCIAL PELO CÓDIGO CIVIL DE 2002. APLICAÇÃO DO ART. 206, § 5º, I, DO CC.**

*1. Esta Corte Superior, por ocasião do julgamento do REsp 176.903/PR (publicado no DJ de 9/4/2001), entendeu que há equiparação entre a devolução tardia da unidade de carga (contêiner) à sobre-estadia do navio, aplicando-lhe o mesmo prazo prescricional de 1 ano previsto no art. 449, 3, do Código Comercial, que regulava especificamente o tema, mas que foi revogado pelo Código Civil de 2002.*

*2. A taxa de sobre-estadia, quando oriunda de disposição contratual - que estabelece os dados e critérios necessários ao cálculo dos valores devidos, os quais deverão ser aferidos após a devolução do contêiner, pela multiplicação dos dias de atraso em relação aos valores das diárias -, gera dívida líquida e certa, fazendo incidir o prazo prescricional quinquenal previsto no art. 206, § 5º, I, do Código Civil.*

*3. Urge, não obstante, registrar uma importante diferenciação, pois,*

*caso não conste no contrato de afretamento nenhuma previsão acerca da devolução serôdia da unidade de carga, eventual demanda que vise à cobrança dos valores de sobre-estadia obedecerá ao prazo prescricional decenal, haja vista a ausência de disposição legal prevendo prazo menor (art. 205 do Código Civil, ante o seu caráter eminentemente residual).*

*4. No caso, ressoa inequívoca a não ocorrência da prescrição, uma vez que: (i) as datas de devolução dos contêineres, segundo quadro demonstrativo formulado pela credora à fl. 13, vão de 19/8/2008 a 25/11/2008; e (ii) a ação de cobrança foi ajuizada em 13/5/2010 (fls. 3-11), anteriormente ao decurso do prazo de 5 anos.*

*5. Recurso especial não provido. (REsp 1.355.173/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, DJe 17/02/2014)*

A prescrição, portanto, se implementaria no prazo de cinco ou de dez anos, conforme se tratasse de dívida líquida ou não.

Essa orientação foi seguida em precedente específico da Terceira Turma, relatoria do eminente Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, cuja ementa foi a seguinte:

*DIREITO COMERCIAL. RECURSO ESPECIAL. PRESCRIÇÃO. SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES (DEMURRAGE). REVOGAÇÃO DO ART. 449 DO CÓDIGO COMERCIAL. TAXA PREVISTA NO CONTRATO. OBRIGAÇÃO LÍQUIDA. PRAZO PRESCRICIONAL QUINQUENAL. ARTIGO 206, § 5º, I, DO CÓDIGO CIVIL.*

*1. "A taxa de sobre-estadia, quando oriunda de disposição contratual - que estabelece os dados e critérios necessários ao cálculo dos valores devidos, os quais deverão ser aferidos após a devolução do contêiner, pela multiplicação dos dias de atraso em relação aos valores das diárias -, gera dívida líquida e certa, fazendo incidir o prazo prescricional quinquenal previsto no art. 206, § 5º, I, do Código Civil" (REsp nº 1.335.173/SP, Rel. Ministro Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, DJe 17/02/2014).*

*2. Recurso especial provido.*

*(REsp 1.192.847/SP, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, TERCEIRA TURMA, julgado em 22/05/2014, DJe 01/08/2014)*

Na oportunidade, acompanhei o judicioso voto do eminente relator.

Voltando a refletir acerca do tema, com a devida vênia, penso que esses longos prazos prescricionais não se coadunam com a dinâmica do comércio marítimo e a segurança jurídica legitimamente esperada nas relações econômicas dele surgidas.

Deve-se questionar, assim, se a aplicação dessas regras gerais de prescrição do Código Civil de 2002 constituem a melhor solução para essa delicada questão.

Tenho que essas regras do Código Civil de 2002 não fornecem a melhor solução para a hipótese em tela, que deve ser buscada no regramento do já aludido art. 22 da Lei 9.611/98 ao estabelecer o prazo de um ano para a prescrição das '*ações judiciais oriundas do não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal*'.

Observe-se que esse dispositivo legal não se limitou às ações entre o contratante e o operador do transporte multimodal.

A redação foi abrangente, incluindo todas as ações judiciais oriundas do transporte multimodal.

Nessa modalidade de transporte, uma pessoa jurídica, denominada *operador de transporte multimodal* (OTM), assume a responsabilidade transportar a carga da origem até o destino, utilizando-se de duas ou mais modalidades de transporte, podendo subcontratar terceiros.

A Lei 9.611/98, além de tratar da responsabilidade do OTM, dispõe também acerca da responsabilidade dos subcontratados, conforme se verifica, dentre outros, nos seguintes dispositivos:

**Art. 12.** *O Operador de Transporte Multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias.*

**Parágrafo único.** *O Operador de Transporte Multimodal tem direito*

# Superior Tribunal de Justiça

a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago.

.....

**Art. 16.** O Operador de Transporte Multimodal e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

I - ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II - inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;

III - vício próprio ou oculto da carga;

IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga, ou, ainda, pelos seus agentes ou propositos;

V - força maior ou caso fortuito.

**Parágrafo único.** Inobstante as excludentes de responsabilidade previstas neste artigo, o Operador de Transporte Multimodal e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

Desse modo, a redação abrangente do enunciado normativo do art. 22, regulando a prescrição ânua, teve como objetivo abarcar não somente a relação jurídica do contratante com o operador, mas também as que envolvem estes e os subcontratados.

Nesse passo, a pretensão de cobrança da *demurrage*, deduzida pelo armador (subcontratado) contra o operador de transporte multimodal, também deve estar sujeita ao mesmo prazo prescricional de um ano do art. 22, tendo em vista a inexistência de prazo diverso em legislação específica.

Ora, se a *demurrage*, no transporte multimodal, está sujeita ao prazo prescricional de um ano, a necessidade de coerência entre as normas de um mesmo sistema jurídica recomenda que a prescrição no transporte unimodal também deva ocorrer no mesmo prazo.

Isso porque, do ponto de vista do armador, titular da pretensão, a *demurrage* é sempre o mesmo fato, seja o transporte marítimo o único meio de

transporte (unimodal), seja ele apenas uma parte do transporte multimodal.

É possível, em tese, inclusive, que, em um mesmo contêiner, existam mercadorias sujeitas a um contrato de transporte multimodal e outras a um unimodal.

Efetivamente, nada obsta que um operador de transporte multimodal também celebre contratos de transporte unimodal.

Em tal situação, caso haja atraso na devolução do contêiner, haveria um conflito entre a prescrição anual, prevista no art. 22 da Lei 9.611/98, e a prescrição quinquenal, prevista no art. 206, § 5º, I, do Código Civil.

A solução, a meu juízo, é entender que a prescrição do art. 22 da Lei 9.611/98 aplica-se também ao contrato unimodal, pois o transporte multimodal, no plano dos fatos, nada mais é do que a integração de dois ou mais transportes unimodais.

Não se olvida que as normas referentes à prescrição devem ser interpretadas restritivamente, como bem salientou o eminente relator, na linha do precedente aludido da Quarta Turma, seguindo lição de PONTES DE MIRANDA.

Contudo, há de se lembrar, também, que a interpretação não pode conduzir a resultados contraditórios ou paradoxais, como ocorreria na hipótese de se estabelecer prazos prescricionais diversos para a *demurrage* em transporte multimodal e unimodal.

Como ensina WASHINGTON DE BARROS MONTEIRO: "*na interpretação deve sempre preferir-se a inteligência que faz sentido à que não faz... deve ser afastada a exegese que conduza ao vago, ao inexplicável, ao contraditório ...*" (**Curso de Direito Civil - parte geral**, 11a. ed., São Paulo: Saraiva, 1972, p. 41).

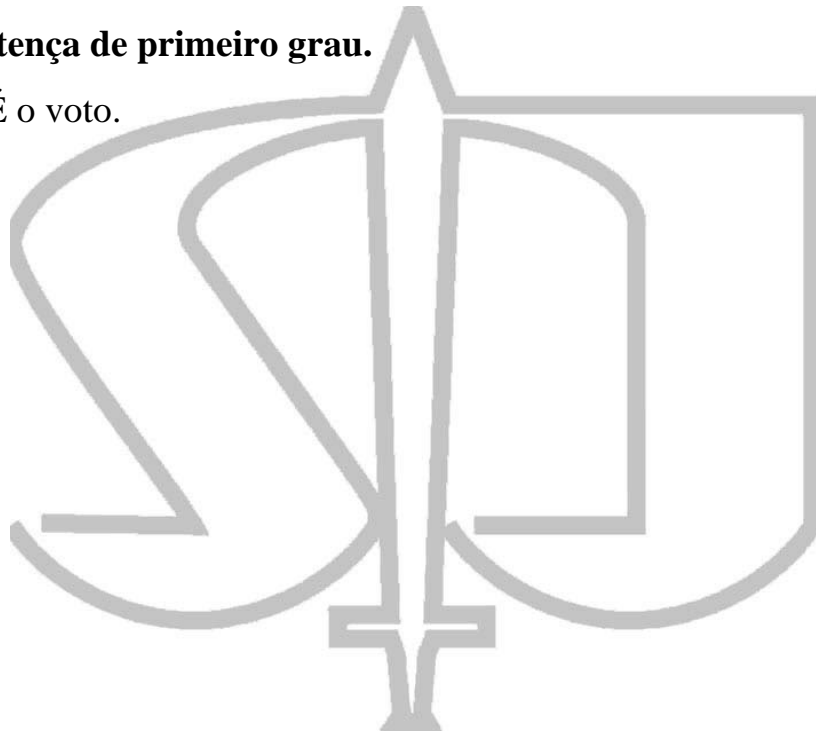
A conclusão pela prescrição anual também tem a vantagem de tratar de maneira uniforme a pretensão deduzida pelo armador quanto à *demurrage* e a

pretensão deduzida contra o armador, quanto aos danos à carga transportada (cf. art. 8º do Decreto-Lei 116/67, supracitado).

Segue-se, por fim, a tradição de nosso Direito Comercial que, desde 1850, sem maiores questionamentos da doutrina ou da jurisprudência, fixava um prazo de um ano para a cobrança das despesas de sobre-estadia.

**Ante o exposto, com a devida vênia do eminente relator, voto no sentido de dar provimento ao recurso especial, restabelecendo os comandos da sentença de primeiro grau.**

É o voto.



# *Superior Tribunal de Justiça*

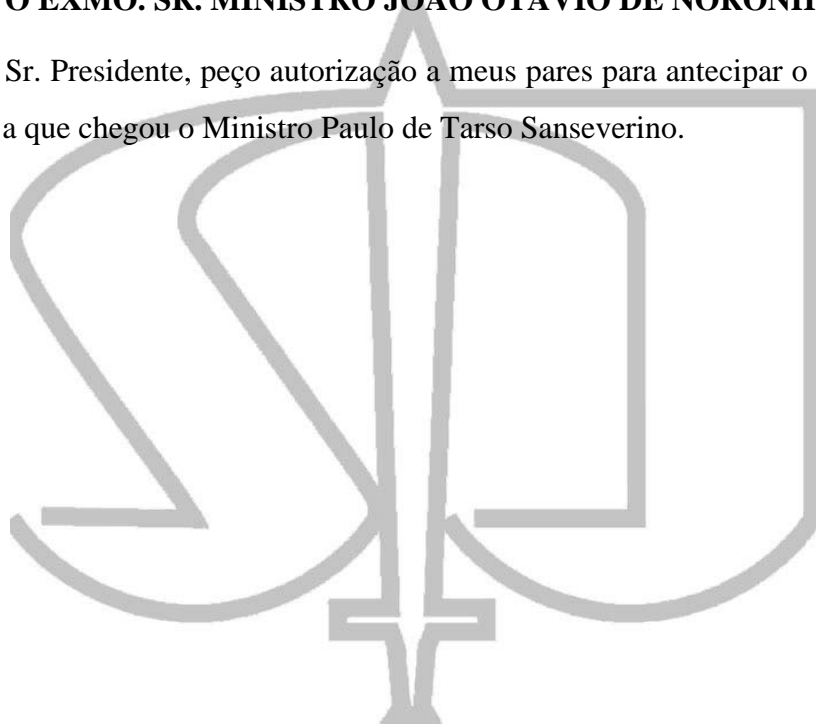
**RECURSO ESPECIAL Nº 1.340.041 - SP (2012/0175477-0)**

**RELATOR** : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**  
**RECORRENTE** : **AGROPLANTA INDÚSTRIAS QUÍMICAS LTDA**  
**ADVOGADO** : **THIAGO TESTINI DE MELLO MILLER E OUTRO(S)**  
**RECORRIDO** : **COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO**  
**ADVOGADOS** : **ROGÉRIO FREITAS CARVALHO E OUTRO(S)**  
**BAUDILIO GONZALEZ REGUEIRA E OUTRO(S)**

## **VOTO**

### **O EXMO. SR. MINISTRO JOÃO OTÁVIO DE NORONHA:**

Sr. Presidente, peço autorização a meus pares para antecipar o voto e acompanhar as conclusões a que chegou o Ministro Paulo de Tarso Sanseverino.





**RECURSO ESPECIAL Nº 1.340.041 - SP (2012/0175477-0)**

**RELATOR** : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**  
**RECORRENTE** : **AGROPLANTA INDÚSTRIAS QUÍMICAS LTDA**  
**ADVOGADO** : **THIAGO TESTINI DE MELLO MILLER E OUTRO(S)**  
**RECORRIDO** : **COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO**  
**ADVOGADOS** : **ROGÉRIO FREITAS CARVALHO E OUTRO(S)**  
**BAUDILIO GONZALEZ REGUEIRA E OUTRO(S)**

**VOTO-VOGAL**

**O EXMO. SR. MINISTRO MOURA RIBEIRO:**

O caso tem a seguinte moldura: trata-se de transporte marítimo unimodal de carga pelo sistema de contêiner, cuja devolução se deu fora do prazo legal- *demurrage*.

A questão em debate é como contar o prazo prescricional para a cobrança da sobre-estadia.

Em atenção ao posicionamento que já adotei quando do julgamento, pela Terceira Turma desta Corte, do Resp nº 1.355.095/SP, venho aderir ao voto proferido pelo eminente Ministro Relator.

Como já defendi, o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias no Âmbito do MERCOSUL, de 30/12/1994 prevê:

**ARTIGO 1º**

*Para os efeitos do presente Acordo, entende-se por:*

*a) Transporte Multimodal de Mercadorias:*

*O transporte de mercadorias por duas modalidades de transporte, pelo menos, em virtude de um Contrato de Transporte Multimodal, desde um lugar situado em um Estado-Parte em que um Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até outro lugar designado para sua entrega, situado em outro Estado-Parte, compreendendo, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas.*

*[...]*

*d) Operador de Transporte Multimodal:*

*Toda pessoa jurídica, transportador ou não, que por si só ou através de outra que atue em seu interesse, celebre um Contrato de Transporte Multimodal atuando como principal e não como agente ou no interesse do Expedidor ou de Transportadores que participem das operações de Transporte Multimodal, e assumindo a responsabilidade pelo seu cumprimento.*

A legislação pátria seguiu no mesmo sentido:

*Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998*

*Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.*

*Art. 2º Transporte Multimodal de Cargas é 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.*

*[...]*

*Art. 3º O 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.*

*[...]*

*Art. 5º O Operador de Transporte Multimodal é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.*

*Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal poderá ser transportador ou não transportador.*

Percebe-se ser essencial, para a caracterização do contrato de transporte como multimodal, que um dos contratantes seja o Operador de Transporte Multimodal (OTM).

É de fundamental relevância, para a compreensão do tema, que se diferencie o contrato de transporte multimodal do contrato marítimo, ou seja, o unimodal. Colhe-se da lição de Daniel de Sousa Arci (*Pontos Controversos da Sobre-estadia de Contêineres*, Informativo Jurídico Consulex, ano XXVII, nº 45, págs. 9-11):

Primeiramente, chamamos a atenção que o transporte multimodal regulado pela Lei nº 9.611/98 não é espécie de transporte em si, mas modalidade contratual de transporte.

[...]

A existência do “Operador de Transporte Multimodal”, como personagem principal para realização dos transportes, é condicionante para a aplicação da lei especial.

Para melhor compreensão da não similitude entre os contratos multimodais e marítimos, cabe confrontar os conceitos e responsabilidades trazidos pelos art. 2º e 3º da Lei de Transporte Multimodal e as práticas aplicáveis ao transporte marítimo.

I – Contrato Multimodal: regido por único contrato, utiliza dois ou mais tipos de modais [...] todas etapas são executadas sob responsabilidade exclusiva da OTM, desde a origem até o destino; II

– Contrato Marítimo: abrange apenas o modal marítimo, responsabilidade restrita ao percurso marítimo que inicia após o recebimento da carga a bordo do navio no porto de origem e cessa imediatamente após o recebimento da carga a bordo do navio no porto de origem e cessa imediatamente após o içamento das cargas e consequente desembarque no porto de destino; demais serviços e atos correlatos, tais como desembarço aduaneiro, transporte, desunitização dos contêineres etc. são de exclusiva responsabilidade dos exportadores e importadores.

Portanto, no contrato de transporte multimodal, toda a responsabilidade pela movimentação da carga é do OTM, figura, repita-se, essencial à configuração desse tipo de avença.

Prossegue o mesmo autor analisando a disposição do art. 22 da Lei nº 9.611/98, que estabelece que 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, concluindo que sua aplicação se restringe ao contrato de transporte multimodal. Confira-se:

A prescrição ânua aplicável aos contratos de transportes multimodais considera a responsabilidade do OTM na integridade das cargas, vigentes até a definitiva entrega, livres e desembaraçadas, aos contratantes. Enseja segurança jurídica aos personagens do contrato multimodal o prazo de 1 (um) ano para discutir as responsabilidades por um contrato executado por um único personagem.

Atente-se ainda que o art. 22 da Lei Multimodal sequer menciona a palavra sobre-estadia, como fazia o revogado art. 449, inciso III, do

*Código Comercial, o que reforça a incoerência de sobre-estadia entre as partes envolvidas nesta modalidade de contratação. Percebe-se assim que a aplicação deste dispositivo está direcionada às reclamações que envolvam cargas transportadas por força do Contrato de Transporte Multimodal, da mesma forma como contemplado no art. 8º do Decreto-Lei nº 116/67.*

**Logo, o art. 22 da Lei nº 9.611/98 se relaciona a pretensões contra o OTM, figura que qualifica somente o contrato de transporte como multimodal. Desse modo, o dispositivo não se dirige aos contratos unimodais, não sendo possível a aplicação do prazo prescricional ali previsto para este tipo de transporte.**

A essa mesma conclusão chega Fábio do Carmo Gentil (*Demurrage de Contêineres e o Prazo Prescricional das Ações de Cobrança*, na Revista Jurídica Consulex, ano XIII, nº 295, págs. 62-63):

*A revogação do art. 449, 3, do Código Comercial deu abertura (...) ao surgimento de teses diversas, com especial ênfase a cinco correntes a seguir apresentadas:*

*[...]*

*A segunda corrente pertinente à prescrição para ação de sobrestadia também defende o prazo de um ano, porém com espeque no art. 22 da Lei nº 9.611/98 (Lei do Operador de Transporte Multimodal), por analogia. O referido artigo estabelece que “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 porto de destino ou, caso isso não ocorra, do nonagésimo dia após o prazo previsto para a referida entrega, sob pena de prescrição”.*

*Pela simples leitura do artigo, concluímos que sua aplicação às cobranças de sobrestadia é equivocada. Inicialmente, deve ser notado que a Lei nº 9.611/98 se aplica exclusivamente aos Operadores de Transporte Multimodal, da mesma forma que o Decreto nº 2.681/12 regulamenta o transporte ferroviário e a Lei nº 11.442/07 disciplina o transporte rodoviário.*

*A chamada Lei do OTM é inteiramente direcionada à pessoa jurídica de direito privado denominada Operador de Transporte Multimodal, para cujo exercício profissional se exige registro específico, nos termos da Resolução ANTT nº 794, bem como da própria Lei nº 9.611/98 e do seu Regulamento (Decreto nº 3.411/00). Ainda, o exercício da atividade do OTM depende de prévia habilitação e registro na ANTT, o que vem reiterar que a aplicação analógica da Lei nº 9.611/98 não é acertada, pois não há identidade de razão, o que desautoriza a aplicação do mesmo direito (‘ubi eadem est ratio,*

# Superior Tribunal de Justiça

*ibi ide jus*'). Também deve ser observado que o supracitado art. 22 da Lei nº 9.611/98 encontra-se inserido no Capítulo IV, intitulado "Da Responsabilidade", que, por sua interpretação topográfica, bem como pela simples leitura dos arts. 11 a 23, evidencia tratar de hipóteses de responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal (OTM) perante consignatários e terceiros no tocante às cargas, e não a indenização pelo uso de contêineres ('demurrage').

[...]

Ou seja, o prazo prescricional do art. 22 da Lei nº 9.611/98 trata de ações propostas contra o Operador de Transporte Multimodal e **em nada se comunica com as pretensões de sobrestadia**.

O art. 22 da Lei nº 9.611/98, por essas razões, somente se aplica ao contrato de transporte multimodal porque, somente aqui, há a participação do OTM que, por sua vez, é o responsável por todos os atos do transporte da mercadoria.

A aplicação desse dispositivo, por analogia, ao transporte unimodal não pode ser admitida. Como bem pontuado no voto elaborado pelo eminente relator Ministro VILLAS BÔAS CUEVA, a interpretação das regras jurídicas sobre prescrição deve ser restritiva.

Nosso sistema é eminentemente positivista, não admitida a analogia, senão na lacuna da lei. Mas ela não pode ser jamais admitida em relação à prescrição, conforme a mencionada lição de Pontes de Miranda para quem *as regras jurídicas sobre prescrição hão de ser interpretadas estritamente, repelindo-se a própria interpretação analógica* (Pontes de Miranda, *Tratado de Direito Privado*, Borsoi, Rio, 1970, Tomo VI, pág. 317).

A lição foi transcrita para fundamentar que, no caso de transporte multimodal, a regra de regência é a do art. 22 da lei destacada, embora o mesmo prazo prescricional não possa ser adotado para o atraso na devolução do contêiner em contrato de transporte unimodal de mercadoria também por contêiner.

Por fim, vale a pena lembrar que até a mesmo a e. Terceira Turma desta Corte, muito recentemente, aos 22/5/14, também já havia consolidado o entendimento abraçado pela e. Quarta Turma, no REsp. 1.355.173/SP, Rel. Min. LUIZ FELIPE SALOMÃO, no sentido de que:

*após a revogação do art. 449, III, do Código Comercial o prazo prescricional para a cobrança da taxa de sobre-estadia de*

# Superior Tribunal de Justiça

*contêineres (demurrage) é quinquenal, se a obrigação foi previamente estipulada em contrato de transporte marítimo, ou decenal, se a tarifa não foi prevista contratualmente, mostrando-se ilíquida a obrigação, consoante destacado pelo Min. VILLAS BÔAS CUEVA no REsp. 1.192.847/SP.*

De igual calibre, vê-se a decisão do Min. SIDNEI BENETI, de 18/8/14, no AgRg no REsp. 1.346.338.

Ao meu sentir, com o máximo respeito às prestigiosas posições contrárias, porque muito mais fácil para a comunidade jurídica que trabalha com o Direito Marítimo que se unificassem os prazos prescricionais em 1 ano a contar da caracterização da mora ou da tardia devolução, não se pode esquecer que esta Segunda Seção, no julgamento do AgRg nos EREsp 1.355.173/SP, de 13/8/14, acordou que:

*as Turmas integrantes da Segunda Seção desta Corte Superior pacificaram o entendimento de que a taxa de sobre-estadia, quando oriunda de disposição contratual – que estabelece os dados e critérios necessários ao cálculo dos valores devidos, os quais deverão ser aferidos após a devolução do contêiner, pela multiplicação dos dias de atraso em relação aos valores das diárias – gera dívida líquida e certa, fazendo incidir o prazo prescricional quinquenal previsto no art. 206, § 5º, I, do Código Civil.*

Como não convém ao Judiciário gerar perplexidade, melhor que se siga o posicionamento já adotado por esta Segunda Seção, razão pela qual acompanho o voto do eminente relator Ministro VILLAS BÔAS CUEVA.

Assim faço até em prestígio à Súmula nº 83 desta Corte, que evita recorrência de inconformismos ao assentar que *não se conhece do recurso especial pela divergência, quando a orientação do Tribunal se firmou no mesmo sentido da decisão recorrida.*

Em suma, ao meu sentir, em se tratando de transporte unimodal, o prazo prescricional para a ação de cobrança da sobre-estadia há de ser contado pela previsão do Código Civil, cabendo destaque para o exame do contrato sobre a existência ou não de cláusula que estabeleça o valor diário do atraso.

Existindo tal valor, o prazo prescricional será o do art. 206, § 5º, I, do CC/02: 5 anos, contados da devolução tardia ou da positivação da mora pelo credor.

# *Superior Tribunal de Justiça*

Não o havendo, o prazo prescricional será o geral, isto é, o do art. 205, do CC/02: 10 anos, contados da devolução tardia ou da posituação da mora pelo credor.

Nessas condições, pelo meu voto, acompanho o eminente relator para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso especial com a explicitação acima.



**CERTIDÃO DE JULGAMENTO  
SEGUNDA SEÇÃO**

Número Registro: 2012/0175477-0

**PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.340.041 / SP**

Números Origem: 00170011520108260562 170011520108260562 5620120100170019 7392010

PAUTA: 24/06/2015

JULGADO: 24/06/2015

**Relator**

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **LUIS FELIPE SALOMÃO**

Subprocuradora-Geral da República

Exma. Sra. Dra. **MARIA HILDA MARSIAJ PINTO**

Secretária

Bela. **ANA ELISA DE ALMEIDA KIRJNER**

**AUTUAÇÃO**

RECORRENTE : AGROPLANTA INDÚSTRIAS QUÍMICAS LTDA  
ADVOGADO : THIAGO TESTINI DE MELLO MILLER E OUTRO(S)  
RECORRIDO : COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO  
ADVOGADOS : ROGÉRIO FREITAS CARVALHO E OUTRO(S)  
BAUDILIO GONZALEZ REGUEIRA E OUTRO(S)

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Obrigações - Espécies de Contratos - Transporte de Coisas

**CERTIDÃO**

Certifico que a egrégia SEGUNDA SEÇÃO, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Prosseguindo o julgamento, após o voto-vista antecipado do Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino divergindo do Sr. Ministro Relator e dando provimento ao recurso especial, no que foi acompanhado pelos Srs. Ministros João Otávio de Noronha e Raul Araújo, a Seção, por maioria, negou provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Vencidos os Srs. Ministros João Otávio de Noronha, Raul Araújo e Paulo de Tarso Sanseverino.

Os Srs. Ministros Marco Buzzi, Moura Ribeiro, Maria Isabel Gallotti e Antonio Carlos Ferreira votaram com o Sr. Ministro Relator.

Não participou do julgamento o Sr. Ministro Marco Aurélio Bellizze.