

PRAZO PRESCRICIONAL DA SOBRE-ESTADIA **(DEMURRAGE)**

Ao adentrarmos nos aspectos legais envolvendo a sobre-estadia de contêineres, faz-se necessário expor um breve esboço histórico.

No início da navegação marítima as mercadorias eram transportadas em tonéis, embalagens resistentes e de fácil lida, pode-se dizer que o transporte marítimo utilizou por muitos séculos um “sistema uniforme de embalagem”. Ocorre que este sistema só tinha sua uniformidade em sua concepção volumétrica, pois os tonéis tinham diferentes capacidades dependendo do país ou região em que eram utilizados.

A falta de agilidade no carregamento e descarregamento de cargas acarretava no atraso dos navios pela demora extraordinária nos portos, algo comum, mas, de fato, custoso. Tendo em conta esta demora extraordinária, os armadores tinham problemas em cumprir os contratos de transporte fazendo com que seus custos aumentassem, pois quando o navio atrasava em um porto consequentemente ele atrasava a entrega.

Nesse propósito traz-se à baila o termo “demurrage” que, com muita propriedade, a doutrinadora Carla Adriana Comitre Gilbnerton (2005, p. 196) conceitua como sendo: “a indenização paga pelo afretador num fretamento por viagem, pelo tempo que exceder das estadias nas operações de carga e descarga de um navio, conforme estiver estipulado na carta-partida”.

O avanço da engenharia naval produziu novas tecnologias possibilitando a criação de navios com casco de aço que possuíam maiores capacidades gravimétricas, aproveitamento melhor os espaços disponíveis para carga e eliminando assim grande parte da limitação de peso existente nas embarcações antigas.

Outrossim, o peso deixou de ser determinante e passou para um segundo plano, ficando o aproveitamento do espaço mais importante para os armadores e tendo em conta os tonéis terem um alto índice de estiva – ocupavam espaço demais no navio – o mesmo foi sendo substituído por outros tipos de embalagens.

Outro agravante para a abolição do uso do tonel foi a industrialização e produção de mercadorias manufaturadas de dimensões diversas e difíceis de serem acondicionadas em tonéis, mercadorias essas que passaram a ser tratadas pelo nome de carga fracionária, portanto foi necessária a criação de novos meios para o acondicionamento das cargas.

Nessa linha, o sistema mundial de transporte sofreu com essa diversificação de embalagens, aliada à dificuldade da falta de padronização internacional de medidas. Nosso Código Comercial foi publicado em 1850, como Lei nº 556, em uma época em que existiam enormes perdas no transporte com as quebras, deteriorações e desvios de mercadorias, como também a dificuldade em reduzir o custo das operações de carga e descarga, principalmente em conta da utilização destas embalagens variadas e sem uniformização.

Apenas em 1901 o inglês James Anderson divulgou um tratado sobre a possibilidade da utilização de “receptáculos” uniformes no transporte

internacional e foi somente em 1950 que as diversas nações do mundo começaram a ditar normas para esta padronização¹.

Imperioso afirmar que o revogado artigo 449² do Código Comercial não definira a prescrição por atraso nos contêineres por inexistir àquela data este receptáculo, esta norma, portanto tratara apenas de atraso do navio, não dos contêineres. Muitos anos depois do Código Comercial, o Decreto-Lei nº 116/67 que trata das operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias, definiu em seu art. 8^o³ o prazo prescricional para intentar ações contra o armador por problemas oriundos do transporte de carga.

Ocorre que com a invenção do contêiner e sua utilização em massa por todo o mundo surgiram dúvidas acerca da seguinte questão, se o contêiner era embalagem da mercadoria ou não, não obstante surgiram discussões doutrinárias a respeito de que normas seriam utilizadas para resolver problemas

¹ Fazendo um breve histórico acerca da evolução dos contêineres em 1950 - O exército americano desenvolveu o seu recipiente chamado Conex (Container Express Service), nas medidas 6x6x8 pés, em 1955 - Malcom McLean, americano, fundou a Sea Land Service, mediante a aquisição de 37 navios adaptados para o transporte de containers e estabeleceu as seguintes dimensões para sua "embalagem": 35x8x8 ½ pés, ou container, como ficou sendo conhecida, já em 1958 - O mundo começou a sentir a necessidade de padronização das medidas desses containers. Somente então que na América a ASA e na Europa a ISO formaram seus respectivos comitês para estudar, normalizar e padronizar a fabricação desses receptáculos. Porém, como as dimensões propostas por uma divergiam da outra, o mundo esperou mais 10 anos por essa famosa unificação, portanto em 1968 - Finalmente, apesar de muitas ressalvas e controvérsias, parece que atualmente o mundo todo está adotando, como padrão, as especificações e dimensões propostas pela ISO, embora em alguns países as dimensões ASA ainda sejam aceitas. As duas grandes linhas de pensamento foram a ISO da International Standards Organization na Europa e a ASA da American Standards Association nos Estados Unidos.

² Revogado pela Lei 10.406, de 10.1.2002.

³ Art. 8^o 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.

com a utilização do mesmo. Discussão essa que foi sanada em 1975, com a publicação da Lei nº 6.288/75⁴, depois regulamentada pelo Decreto nº 80.145/77⁵, que ainda, para não deixar dúvidas sobre o prazo prescricional, reafirmou o conteúdo normativo do Decreto-Lei nº 116/67⁶.

Pode-se ver, portanto que todo arcabouço jurídico até os dias de hoje prevê o prazo prescricional para ações do importador frente ao armador de um ano. Já as ações do armador para o importador ficaram baseadas apenas no Código Comercial de 1850, tendo em conta que o contêiner sendo parte do navio aplicar-se-ia o artigo 449, que tratava do atraso do navio propriamente dito. Com efeito, a única lei que estabelece tanto do prazo prescricional do armador quanto do importador é a Lei nº 9.611/98, tratando sobre o Transporte Multimodal de Cargas, de forma isonômica em seu artigo 22⁷. O prazo prescricional para o armador quanto o importador intentarem ações que acharem devidas seria de um ano.

No entanto, em 10 de janeiro de 2003, quando o Código Civil de 2002 entrou em vigência, revogando expressamente a primeira parte do Código Comercial, a qual abarcava o citado art. 449, nasce novamente a polêmica com relação ao prazo prescricional para ação de cobrança de "demurrage".

⁴ Art. 3º O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

⁵ Art. 5º O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias e sim parte ou acessório do veículo transportador.

⁶ Art. 35. As ações judiciais decorrentes do não cumprimento das responsabilidades do transportador quanto a perdas e danos nas mercadorias deverão ser intentadas no prazo máximo de 12 meses, contados da data de descarga da mercadoria no ponto de destino ou daquela em que deveriam ser entregues, sob pena de prescrição.

⁷ 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.

Conseqüentemente, muitos acreditam na aplicação do artigo 205 do Código Civil⁸ possibilitando assim o entendimento de que as ações do armador para com o importador tenham prazo prescricional de 10 anos, prazo este dez vezes maior que o prazo que o importador tem para intentar ações que achar devidas ao armador.

Sob a ótica histórica e pelos princípios constitucionais é inadmissível que se utilize do artigo 205 da Lei nº 10.406/02, pois a falta de regramento expresso acerca da cobrança de sobre-estadia iria totalmente contra o tratamento isonômico das partes ainda mais quando se pode aplicar analogicamente o artigo 22 da Lei nº 9.611/98.

Florianópolis, 07 de janeiro de 2014.

Equipe de Direito Marítimo da Lobo & Vaz Advogados Associados.

Acesse o site: <http://www.lzadv.com.br>

É permitida a reprodução do artigo, desde que seja dado o crédito ao site/blog da Lobo Vaz Advogados Associados e que não seja para fins comerciais.

⁸ Art. 205. A prescrição ocorre em dez anos, quando a lei não lhe haja fixado prazo menor.