ISSN: 2594-6153

A Imposição da Celebração dos Termos de Responsabilidade de Devolução de *Contêiner* no Brasil

Sandro Rodrigues Silva, Guilherme Schmidt Hayama

Universidade Santa Cecília (UNISANTA), Santos/SP, Brasil
E-mail: sandro.rod13@gmail.com

Resumo: O presente artigo busca apresentar de maneira lacônica e histórica como foram criados os termos de responsabilidade de devolução de *contêiner*, sua exclusividade existencial no Brasil e sua imposição em nas importações brasileiras, trazendo, ao final, um de seus efeitos jurídicos.

Palavras-chave: Termo de responsabilidade; caráter indenizatório; imposição; demurrage; conhecimento de embarque.

The undue imposition of Container Return Terms of Responsibility

Abstract: This article seeks to present in a laconic and historical way how the terms of responsibility for the return of containers were created, their exclusive existence in Brazil and their imposition on Brazilian imports, bringing, at the end, one of their legal effects.

Keywords: Term of responsibility; indemnity; imposition; demurrage; bill of lading.

Introdução

Antes da aplicação da sobreestadia de contêineres, era comum o sofrimento das companhias marítimas com a falta de equipamentos para unitização das cargas oriundas das importações. Em razão da ausência do ônus, os importadores utilizavam do contêiner de maneira irregular, sem prazo para devolução da unidade.

Após a sobreestadia ser inserida no mercado, passou a ser cobrada de forma usual e costumeira, sem expressa previsão contratual ou legislativa, e sendo considerada devida, tornando-se uma fonte de lucros muito previsível para os armadores. Porém, estes negligenciavam cláusula de previsão do demurrage, que deveria estar inserida no conhecimento de transporte. A partir disso, o Poder Judiciário passou a exigir a cláusula expressa no conhecimento de embarque, o que em decorrência, criou o termo de compromisso de devolução de *contêiner*.

ISSN: 2594-6153

"Nesse contexto, o cenário da sobre-estadia de contêiner, que, até 1995, era totalmente contrário ao transportador, passou a ser favorável a este. Se antes perdiam, passaram a ganhar todas as ações a respeito do tema, utilizando-se do poderoso termo de responsabilidade assinado pelo representante (despachante aduaneiro), do consignatário/importador ou exportador. Nota-se que os transportadores e seus agentes intermediários agindo de forma organizada contra os cenários que lhes eram desfavoráveis e as jurisprudências contrárias à sobreestadia (demurrage) de contêineres, incluíram certas regras ao importador, dentre elas, a aceitação viciada do termo de responsabilidade para que fosse concluída a entrega do conhecimento de carga original (BL ou Bill of Lading)." (1)

Objetivos

O objetivo do presente artigo é identificar e comprovar a imposição da celebração dos termos de responsabilidade de contêiner nas importações brasileiras, aplicada baseada nos usos e costumes.

Material e Métodos

Foi realizada pesquisa analítica de forma histórica, normativa e bibliográfica sobre os termos de responsabilidade de *contêiner* e sua exigibilidade nas importações brasileiras, utilizando o método hermenêutico.

Após a investigação legal e bibliográfica buscou-se esclarecer a exigibilidade do termo de contêiner, bem como a essencialidade deste em caráter executivo extrajudicial, elencando também as mudanças históricas do procedimento judicial.

Resultados

Com o presente estudo, pudemos analisar o caráter executivo extrajudicial dos termos de contêiner e sua atuação no sistema judiciário atual, tendo como base o art. 784, III do CPC.

ISSN: 2594-6153

Este termo vem sendo tratado pela jurisprudência como um contrato autônomo, quando na realidade tudo indica que é um contrato subsidiário ao contrato de transporte, ou seja, o conhecimento de embarque, que na relação de transporte, é o instrumento jurídico principal.

Expandindo brevemente nossa pesquisa a nível internacional, pudemos constatar que apenas o Brasil faz uso do termo de contêiner, sendo este uma figura peculiar, principalmente no que tange a desbloqueio para nacionalização das cargas importadas.

"O Termo de Compromisso de Devolução de Contêiner é um documento imposto pelo transportador (armador), o qual só existe no Brasil e não faz parte da prática usual do transporte marítimo em outros países. " (2)

A demurrage ou sobre-estadia, como cláusula de natureza jurídica indenizatória, deve ser expressamente prevista. Neste sentido, a Resolução Normativa Nº 18 da ANTAQ prevê:

"Art. 19. As regras e os valores de sobre-estadia, bem como o número de dias de livre estadia do contêiner deverão ser disponibilizados até a confirmação da reserva de praça ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do conhecimento de carga – BL" (3)

Tendo em vista que o transportador pode, e deve, ter em seu conhecimento de embarque a cláusula indenizatória, protegendo seus interesses econômicos e garantindo a devolução das unidades sob pena de multa, nos parece que o termo de contêiner é dispensável para a liberação das mercadorias.

"Ressalte-se, no entanto, que o aludido termo não é documento essencial e exigível para liberação da carga, se o faz é por faculdade do consignatário, ou importador, ou despachante. É praxe, mas não é direito exigir, assim como não é dever entregar. Logo, não pode ser documento essencial para constituir o direito de cobrar o demurrage." (4)

Discussão

A grande questão que circunda a imposição da celebração dos termos de contêiner, é o fato do transportador, apenas desbloquear as mercadorias no sistema SISCARGA

ISSN: 2594-6153

(instaurado pela Instrução Normativa RFB n. 800/07), após a assinatura e entrega do termo de contêiner. Impedindo assim, que o importador possa liberar e nacionalizar as cargas no mesmo sistema.

Quando a carga importada chega aos portos brasileiros, o consignatário da carga ou seu representante tem de pagar o frete ou as taxas locais do porto. É neste cenário que o transportador apresenta o termo de contêiner.

"Este é o momento em que as agências marítimas aplicam a coerção contra os envolvidos. Apesar da proibição de reter os documentos do embarque, salvo por falta de pagamento do frete ou por avaria grossa declarada (Decreto-Lei 116/67), na ausência de sanção contra a retenção, os armadores ignoram a Lei e só liberam a carga no SISCARGA após extorquirem a assinatura do termo de acordo." (5)

Nesse momento, o proprietário da carga está fortemente pressionado em vários ângulos, pois qualquer atraso no desbloqueio da carga pode acarretar em sobre-estadia de armazenagem nos terminais portuários, o que gera custos extraordinários e atrapalham a venda da mercadoria no mercado nacional, bem como pode causar atrasos na produção das fabricas devido a falta do material, podendo vir a empresa a assumir multas no seu contrato com o cliente final devido a não entrega da mercadoria no prazo acordado.

"A verdade nua e crua é que os transportadores, unidos num bloco fechado, coeso, alheio á competição que impulsiona mudanças diversas em setores da economia global, apresentam contratos praticamente idênticos, todos com cláusulas adesivas, no melhor estilo hardship, sem possibilidade alguma de transação para a parte contrária, impondo suas vontades em face de situações fáticas privilegiadas e das necessidades e carências do setor, cada vez mais reclamando por demanda de transporte." (6)

Conclusão

O termo de *contêiner* é um contrato subsidiário, que confere força de título executivo extrajudicial que protege o transportador dos atrasos na devolução dos equipamentos, aplicando a demurrage como cláusula de caráter indenizatório. Porém, conforme exposto no presente estudo, tudo indica que os transportadores utilizam esse

ISSN: 2594-6153

termo de forma coerciva, impondo a celebração do contrato, assegurando uma possível receita, caso o consignatário não consiga cumprir o prazo de devolução.

Referências

1. Castro Júnior, O. A. (org.). Teoria e prática da demurrage de contêiner. São Paulo: Aduaneiras, 2018. p. 225)
2. Winter J., A Cobrança De Demurrage De Contêineres Na Importação Por Transporte Marítimo Internacional: O Caso Brasileiro, São Paulo, 2019. p. 22
3. RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 18-ANTAQ, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2017. Acesso em 26.agosto.2023.
4. Silveira. E. A. 20 anos da judicialização da cobrança de sobrestadia de contêiner: o que é e o que mudou no demurrage. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2018. Coleção Pantalassa. p. 27
5. Winter James, A Cobrança De Demurrage De Contêineres Na Importação Por Transporte Marítimo Internacional: O Caso Brasileiro, São Paulo, 2019. p. 21
6. Cremoneze, 2012, p. 35/36, apud SOUZA. Sávio José Di Giorgi Ferreira de. NVOCC, contêiner e sobre-estadias: as sistêmicas controvérsias do multimodalismo – Lei 9.611/98. Curitiba: Instituto de Ensino e Fomento, 2014. p. 163-165