ISSN:2594-6153

O Termo de Responsabilidade de Devolução de Contêiner e a Responsabilidade do Agente de Carga por Demurrage: Uma Análise Jurídica

Ana Cristina Habenschuss, Cátia Cristiane Solano Vivanco, Gisele Lima de Almeida

Universidade Santa Cecília (UNISANTA), Santos-SP, Brasil.

E-mail: ana.habenschuss@gmail.com

Resumo: O presente artigo examina os efeitos jurídicos da imposição, pelo armador, do *Termo de Responsabilidade de Devolução de Contêiner* ao agente de cargas consignatário no *Master Bill of Lading* (MBL), analisando a questão à luz dos princípios do *pacta sunt servanda* e da boa-fé objetiva. Investiga-se o papel do MBL perante os órgãos governamentais responsáveis pela nacionalização de mercadorias do exterior e a natureza jurídica da demurrage como encargo decorrente dessa relação contratual. Por fim, avalia-se o impacto do Projeto de Lei nº 487/2013, que propõe o novo Código Comercial, quanto à adequação normativa e à proteção do agente de cargas.
Palavras-chave: Direito Marítimo; Master Bill of Lading; Demurrage; Termo de Responsabilidade; Projeto de Lei 487/2013.

The Container Return Term of Responsibility and the Freight Forwarder's Liability for Demurrage: A Legal Analysis

Abstract: This article examines the legal effects of the shipowner's imposition of the *Container Return Responsibility Term* on the freight forwarder listed as consignee in the *Master Bill of Lading* (MBL), analyzing the issue in light of the principles of *pacta sunt servanda* and objective good faith. It investigates the role of the MBL before government agencies responsible for the nationalization of imported goods and the legal nature of demurrage as a charge arising from this contractual relationship. Finally, it evaluates the impact of Bill No. 487/2013, which proposes the new Commercial Code, regarding regulatory adequacy and the protection of the cargo agent.
Keywords: Maritime Law; Master Bill of Lading; Demurrage; Responsibility Term; Bill No. 487/2013.

Introdução

O contêiner é equipamento essencial ao comércio internacional e, desde sua introdução, tem sido objeto de inúmeras demandas no âmbito do Poder Judiciário. Antes da instituição da sobreestadia de contêineres (*demurrage*), era comum a escassez de equipamentos para unitização das cargas, pois os importadores utilizavam os contêineres de forma irregular, sem prazo para devolução. A cobrança da demurrage passou a ser aplicada de modo usual e lucrativo para os armadores, ainda que sem previsão contratual ou legal expressa. Em resposta, o Poder Judiciário passou a exigir cláusula específica no conhecimento de embarque, o que levou à criação do termo de responsabilidade pela devolução do contêiner. A partir de então, os armadores passaram a

prevalecer nas ações judiciais com base nesse termo, imposto aos consignatários do conhecimento de embarque (*Bill of Lading* – BL) [1].

A ausência de legislação específica sobre tema de tamanha relevância, tem gerado considerável insegurança jurídica entre os operadores do direito. A jurisprudência, ao generalizar entendimentos, aproxima-se de um cenário arriscado que favorece a prática de cobranças abusivas de *demurrage*. A carência de enfrentamento adequado da matéria, somada à falta de regulação normativa, tem resultado não apenas em incertezas jurídicas, mas também em impactos econômicos expressivos. [2].

No Brasil, o agente de cargas, quando consignatário no Master Bill of Lading (MBL), representa o NVOCC estrangeiro perante o transportador, atuando na desconsolidação documental e intermediação logística, mas sem controle sobre a devolução do contêiner. Apesar disso, armadores e agentes marítimos exigem, com base em usos e costumes, a assinatura do Termo de Responsabilidade como condição para os trâmites aduaneiros e liberação da carga [3]. Tal prática é considerada abusiva e, em certos casos, coercitiva, por transferir ao agente obrigação que recai legalmente sobre o importador ou seu despachante — únicos legitimados a retirar a carga após a nacionalização. A ausência de norma específica sobre o tema acentua a insegurança jurídica [4].

Diante disso, o estudo examina a natureza jurídica e os impactos da imposição do Termo de Responsabilidade ao agente consignatário do MBL, analisando doutrina, legislação e jurisprudência, para propor soluções que mitiguem a insegurança e preservem o equilíbrio contratual. Busca-se, ainda, avaliar se o Projeto de Lei nº 487/2013 [5] oferece alternativas eficazes e se a atual configuração normativa assegura segurança e eficiência nas operações do comércio marítimo.

Objetivos: O presente estudo tem como objetivo **analisar os impactos jurídicos da imposição do Termo de Responsabilidade de Devolução de Contêiner ao agente de cargas**, quando este figura como consignatário no *Master Bill of Lading* (MBL), verificando sua compatibilidade com a legislação brasileira, sobretudo diante da impossibilidade legal de o referido agente efetivar a devolução do equipamento — que pode estar, ora em poder do importador, ora sob custódia do poder público alfandegário.

Busca-se, ainda, **avaliar a natureza jurídica desse termo**, sua eventual caracterização como cláusula abusiva, bem como os **impactos práticos dessa exigência para a segurança jurídica no transporte marítimo**, à luz da doutrina, da legislação e da jurisprudência aplicáveis.

Material e Métodos

Realizou-se pesquisa analítica com abordagem histórica, normativa e bibliográfica, empregando o método hermenêutico para interpretar e confrontar a legislação vigente, a doutrina especializada em direito marítimo e comércio exterior, e a jurisprudência relevante dos tribunais brasileiros. Foram examinados precedentes que tratam da responsabilização de agentes de cargas por demurrage, tanto em situações com assinatura do Termo de Responsabilidade de Devolução de Contêiner quanto naquelas sem formalização do documento.

As fontes consultadas englobaram obras doutrinárias, artigos científicos, periódicos especializados, documentos normativos, além de julgados de relevância para a matéria, assegurando um exame abrangente e fundamentado do tema.

A pesquisa concentrou-se na **figura do agente de cargas que atua como consignatário no *Master Bill of Lading* (MBL)** e na imposição, por parte dos armadores, do Termo de Responsabilidade de Devolução de Contêiner.

Resultados

A pesquisa evidenciou que a *demurrage* consolidou-se no comércio marítimo brasileiro como prática usual, de natureza indenizatória, mas sem previsão legal específica. A ausência de regulação normativa clara tem levado à utilização do **Termo de Responsabilidade de Devolução de Contêiner** como mecanismo acessório para garantir a cobrança, prática peculiar ao Brasil e frequentemente apontada pela doutrina como abusiva [1,2,6,10].

No tocante à documentação, verificou-se que o **conhecimento de embarque (*Bill of Lading*)**, conforme a Instrução Normativa RFB nº 800/2007, apresenta três classificações: o **Master BL**, emitido para o agente de cargas como consignatário e desconsolidador; o **House BL**, emitido pelo NVOCC (*Non-Vessel Operating Common Carrier*, transportador não operador de navio) ao importador; e o **BL único**, utilizado em embarques diretos [3,4]. Essa diferenciação, entretanto, não é respeitada na prática, já que os termos de responsabilidade são usualmente exigidos de forma padronizada, sem distinguir as funções específicas de cada interveniente na cadeia logística [6].

No cenário operacional, constatou-se que o **agente de cargas** figura como parte vulnerável. Embora atue apenas como representante documental do NVOCC e não detenha controle sobre a devolução física do contêiner, é compelido a assinar o termo como condição para a liberação da carga no sistema SISCOMEX, assumindo obrigações que, em tese, caberiam ao importador [3,6].

Caso se recuse a fazê-lo, todo o fluxo permanece bloqueado, gerando risco de perda de contratos com armadores, NVOCCs e importadores.

A análise jurisprudencial demonstrou que os **tribunais brasileiros**, em sua maioria, reconhecem a validade do termo assinado pelo agente de cargas, aplicando o princípio do *pacta sunt servanda*, ainda que não haja prova de ingerência direta sobre a devolução do contêiner [7]. Apenas em situações excepcionais, quando configurada coação ou retenção abusiva da carga, os julgados apontam a nulidade da exigência [8]. Essa oscilação revela a ausência de uniformidade jurisprudencial e reforça a insegurança jurídica que permeia o setor [10,11].

Do ponto de vista regulatório, as **Resoluções da ANTAQ nº 18/2017 e nº 62/2021** estabeleceram que as regras de *demurrage* devem constar diretamente no conhecimento de embarque, dispensando a utilização de termos acessórios [12,14,15]. Apesar desse avanço, persiste a prática de impor o termo ao agente de cargas, em descompasso com o entendimento da agência reguladora e com a prática internacional. O **Projeto de Lei nº 487/2013**, em tramitação no Congresso Nacional, propõe atualizar o Código Comercial e reconhecer o NVOCC como transportador contratual, tratando também da sobrestadia; entretanto, falha ao não delimitar de modo preciso as responsabilidades do agente de cargas, perpetuando ambiguidades [1,2].

Por fim, identificou-se que os atrasos na devolução dos contêineres decorrem de fatores alheios ao controle do agente de cargas, como deficiências portuárias, entraves no despacho aduaneiro (IN SRF nº 680/2006; Decreto nº 6.759/2009), paralisações de órgãos fiscalizadores e, não raramente, a conduta do próprio importador, que utiliza o contêiner como extensão de seus estoques [12,13]. Essa realidade reforça a desconexão entre a responsabilização atribuída ao agente e a efetiva ingerência que possui sobre o cumprimento da obrigação. Não obstante, observa-se que o armador, ciente dessa dinâmica, insiste em atribuir ao agente a obrigação pela devolução, valendo-se da assimetria contratual para sustentar suas pretensões em juízo. Tal conduta induz o Judiciário a erro, perpetuando uma responsabilização descolada da realidade operacional e reforçando a vulnerabilidade do agente de cargas.

Discussão

A sobreestadia (*demurrage*) consolidou-se no comércio marítimo brasileiro como mecanismo destinado a garantir a devolução tempestiva dos contêineres, tornando-se prática recorrente e fonte relevante de receita para os armadores, ainda que sem previsão legislativa específica [1,2]. A ausência de norma expressa levou o Judiciário a exigir a previsão contratual da cláusula de *demurrage* nos conhecimentos de embarque, o que resultou na criação do Termo de

Responsabilidade de Devolução de Contêiner, instrumento frequentemente imposto como condição para a liberação da carga [1].

O conhecimento de embarque (*Bill of Lading*), segundo a Instrução Normativa RFB nº 800/2007, assume diferentes formas: o **Master BL**, emitido pela companhia de navegação em favor do agente de cargas que atua como desconsolidador; o **House BL**, emitido pelo NVOCC (*Non-Vessel Operating Common Carrier*, transportador não operador de navio) ao importador; e o **BL único**, quando o embarque ocorre diretamente entre armador e importador, sem consolidação [4]. Cada modalidade possui função própria dentro da cadeia logística, refletindo obrigações distintas entre os intervenientes [5]. Essa diferenciação, entretanto, é desconsiderada na prática quando o termo é exigido de forma padronizada, sem distinguir o papel do consignatário, em desacordo com a própria IN 800/2007.

No cenário nacional, o agente de cargas que figura como consignatário no *Master BL* representa o NVOCC estrangeiro perante o transportador marítimo. Suas funções, todavia, são limitadas a atividades documentais e de intermediação logística, não lhe cabendo a devolução fática do contêiner. Apesar disso, tornou-se prática consolidada condicionar a liberação da carga no sistema SISCOMEX à assinatura do Termo de Responsabilidade [3]. Quando se recusa a firmar o documento, todo o fluxo operacional é bloqueado, acarretando riscos de perda de contratos com armadores, NVOCCs e importadores. Nessa lógica, o termo passa a funcionar como instrumento coercitivo, deslocando para o agente obrigações que não lhe competem e criando evidente desequilíbrio na relação contratual.

A jurisprudência, em sua maioria, tem reconhecido a validade do termo assinado pelo agente de cargas, aplicando o princípio do *pacta sunt servanda*, ainda que não haja demonstração de ingerência direta sobre a devolução do equipamento. Apenas em casos pontuais os tribunais consideram abusiva a exigência, reconhecendo que a retenção da carga para compelir a assinatura configura coação, em violação ao Decreto-Lei nº 116/1967 e à própria Instrução Normativa RFB nº 800/2007 [7]. Tal posicionamento expõe o agente de cargas a insegurança ainda maior, pois, ao tentar replicar a obrigação junto ao importador, não possui garantias de obter igual aceitação, permanecendo, assim, responsável pelo adimplemento perante o armador [8].

Do ponto de vista jurídico, a imposição do termo desvirtua o *pacta sunt servanda*, que pressupõe manifestação inequívoca de vontade, e afronta a boa-fé objetiva ao atribuir ônus desproporcional a quem não deu causa ao atraso [9]. A prática é considerada abusiva pela doutrina especializada, além de destoar do cenário internacional, onde a cobrança da *demurrage* decorre

diretamente das cláusulas inseridas no conhecimento de embarque, sem a necessidade de documento acessório [1]. A Resolução ANTAQ nº 18/2017, atualizada pela nº 62/2021, reforça esse entendimento ao exigir que as regras de *demurrage* estejam previstas no BL, dispensando a utilização de termos adicionais. A própria agência, no Processo nº 50300.019623/2020-00, reafirmou a distinção entre *Master* e *House BL*, consolidando que suas cláusulas não podem ser confundidas nem opostas entre consignatários distintos.

O Projeto de Lei nº 487/2013, que propõe o novo Código Comercial, busca alinhar o Brasil às práticas internacionais ao reconhecer o NVOCC como transportador contratual e ao prever a sobrestadia como instituto jurídico próprio. Contudo, falha ao não delimitar de forma clara as responsabilidades do agente de cargas, mantendo a prática da exigência do termo e perpetuando a insegurança jurídica. Soma-se a isso a realidade operacional do comércio exterior brasileiro, marcada por deficiências portuárias, entraves burocráticos (IN SRF nº 680/2006; Decreto nº 6.759/2009), paralisações de órgãos fiscalizadores e até pela conduta do importador, que utiliza o contêiner como extensão de seus estoques [13,14]. Fatores que, em conjunto, evidenciam que o agente não detém controle sobre as causas mais frequentes do atraso.

Diante desse panorama, a imposição do Termo de Responsabilidade ao agente de cargas configura uma distorção da lógica contratual e afronta aos princípios da boa-fé objetiva, da função social do contrato e do equilíbrio entre as partes. A jurisprudência não uniforme, aliada à insuficiência normativa, compromete a previsibilidade essencial às operações de comércio exterior. Urge, portanto, uniformização jurisprudencial e revisão regulatória que delimitem com precisão as responsabilidades de cada interveniente, coibindo abusos e assegurando maior segurança jurídica e eficiência logística no transporte marítimo.

Conclusão

A análise desenvolvida neste artigo demonstra que a responsabilização do agente de cargas pela devolução de contêineres e pela cobrança de *demurrage* decorre de uma interpretação distorcida da realidade contratual e logística. A assinatura do Termo de Responsabilidade conduz, invariavelmente, à condenação do agente, ainda que este não disponha de meios para assegurar a devolução do equipamento, impondo-lhe obrigações de cumprimento impossível ao equipará-lo equivocadamente ao importador no *Master Bill of Lading*. Tal prática revela-se abusiva, sobretudo porque o conhecimento de embarque master não possui valor jurídico perante os órgãos governamentais responsáveis pela nacionalização da carga, evidenciando conduta abusiva do armador ao induzir o Judiciário em erro. O Projeto de Lei nº 487/2013, embora represente tentativa

de regulamentação, não resolve a insegurança, pois falha em delimitar claramente as responsabilidades do agente de cargas e ainda mantém a imposição do termo. Diante desse cenário, conclui-se que a uniformização jurisprudencial e a maior clareza normativa são indispensáveis para delimitar com precisão as responsabilidades de cada ator da cadeia logística, coibir práticas abusivas e assegurar a necessária segurança jurídica, sendo a proteção ao agente de cargas não apenas um imperativo jurídico, mas também condição essencial para a sustentabilidade do transporte internacional, para a confiança nas relações comerciais e para a inserção competitiva do Brasil no comércio global.

Referências

1. Silva SR, Hayama GS. A imposição da celebração dos termos de responsabilidade de devolução de contêiner no Brasil. In: Anais do XII Encontro Nacional de Pós-graduação; 2023; Santos, Brasil. Santos: Universidade Santa Cecília; 2023. p. 163. ISSN: 2594-6153.
2. Winter J. A cobrança de demurrage de contêineres na importação por transporte marítimo internacional: o caso brasileiro. São Paulo; 2019. p. 1.
3. Habenschuss AC. A responsabilidade civil do agente de cargas no transporte marítimo: consignatário do Master Bill of Lading [Trabalho de Conclusão de Curso]. São Paulo: Centro Universitário Católico Ítalo Brasileiro – UNIÍTALO; 2024.
4. Brasil. Receita Federal do Brasil. Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007. Dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados. Diário Oficial da União. 28 dez 2007; Seção 1:48.
5. Brasil. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 487, de 2013. Dispõe sobre a Parte Geral e o Direito de Empresa, regula as obrigações do empresário e das sociedades empresárias e institui o Código Comercial. Brasília: Câmara dos Deputados; 2013. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=565564
6. Bottino FP. Demurrage (Sobreestadia) de contêineres: termos abusivos e coação praticada pelos intervenientes ocasionando questões controversas de cobrança. São Paulo: FB Advocacia Internacional; 2023 [citado em 14 ago. 2025]. p. 11.
7. Brasil. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelações Cíveis nº 0020446-70.2012.8.26.0562. nº 0213048-62.2011.8.26.0000, nº 0000769-88.2011.8.26.0562, nº 1000615-88.2015.8.26.0602
8. Brasil. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelações Cíveis nº 1021058-72.2019.8.26.0003; nº 1065799-37.2018.8.26.0100; nº 1009403-06.2019.8.26.0100; nº 1010450-50.2020.8.26.0562; nº 1009476-80.2016.8.26.0100; nº 2262189-35.2019.8.26.0000. São Paulo: TJSP; diversos julgados sobre abusividade do uso do termo.
9. Brasil. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelações Cíveis nº 1007107-46.2020.8.26.0562, nº 1006821-68.2020.8.26.0562, nº 1017374-14.2019.8.26.0562, nº 1029723-88.2016.8.26.0001 São Paulo: TJSP; diversos julgados sem o termo de responsabilidade.
10. Sammarco M, Sammarco S. Demurrage: termo de responsabilidade. São Paulo: San Marco Advogados; 2023. p. 3.

11. Sammarco M, Sammarco S.. Demurrage, detention e obrigações contratuais no transporte marítimo: análise jurisprudencial e o risco do negócio pelo importador. Migalhas Marítimas, São Paulo, 30 jan. 2025.
12. Pinheiro AC, Cabral C, Ribeiro L. Desenvolvimento dos mercados e instituições do sistema de justiça. Brasília: IPEA; 2015.p.7-11.
13. Brasil. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Diário Oficial da União. 6 fev 2009.
14. Brasil. Receita Federal do Brasil. Instrução Normativa SRF nº 680, de 2 de outubro de 2006. Dispõe sobre o despacho aduaneiro de importação. Diário Oficial da União. 3 out 2006.
15. Brasil. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Resolução nº 18, de 21 de setembro de 2017. Dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários e das empresas de navegação que operam no transporte marítimo e de apoio. Diário Oficial da União. 25 set 2017. Atualizada pela Resolução nº 62, de 19 de novembro de 2021.