

INFLUXO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR (LEI Nº 8.078 DE 11 DE SETEMBRO DE 1990) EM AÇÕES JUDICIAIS PARA A SATISFAÇÃO DO DÉBITO PROVENIENTE DA SOBRE-ESTADIA (“DEMURRAGE”) DE CONTÊNER

INFLUX OF THE CONSUMER DEFENSE CODE (LAW Nº 8,078 OF SEPTEMBER 11, 1990) IN LEGAL ACTIONS FOR THE SATISFACTION OF THE DEBT ARISING FROM THE DEMURRAGE OF CONTAINER

Eliane Maria Octaviano Martins¹

Paulo Henrique Alves da Silva Filho²

Pedro Henrique Marques da Silva³

RESUMO: Este artigo tem por objetivo a análise da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) nas ações que visam a satisfação do débito da sobre-estadia (“demurrage”) de contêiner. Para o alcance da premissa mencionada, é realizada exposição dos elementos inerentes à atividade de transporte marítimo de cargas, como contrato de transporte marítimo, conhecimento de embarque e com isso, entender a aplicação da sobre-estadia de contêiner), assim como conceitos acerca da legislação consumerista e os reflexos de sua incidência nas ações de cobrança dos débitos de sobre-estadia. No caso, a partir de análise do que estabelece a jurisprudência, pôde ser observado que haverá a possibilidade do influxo do CDC nas ações de cobrança da sobre-estadia de contêiner a partir do critério da Teoria Finalista Mitigada, parâmetro utilizado pelo Superior Tribunal de Justiça para a verificação do influxo do CDC de maneira geral.

Palavras-chave: Transporte marítimo de cargas. Sobre-estadia de contêiner. Código de Defesa do Consumidor.

¹ Orcid n.º 0000-0001-9360-226X. Eliane M. Octaviano Martins. Pós-doutorado pela Western Michigan University (EUA/2019). Doutorado pela Universidade de São Paulo (USP). Mestrado pela UNESP/2000). Professora do programa de mestrado em Direito da UNIFIEO. Autora do Curso de Direito Marítimo, volumes I, II e III, do Vade Mecum de Direito Marítimo e de vários artigos e capítulos de livro publicados no Brasil e no exterior. Diretora acadêmica e professora dos cursos de pós-graduação na Maritime Law Academy (MLaw).

² Orcid n.º 0000-0002-6802-4231. Professor de Direito Marítimo e Legislação Portuária no ISULPAR. Mestrando em Ciência-Tecnologia-Sociedade no IFPR. Pós-graduado em Direito Marítimo no ISULPAR. Advogado, inscrito na OAB Paraná sob o nº 63.286.

³ Orcid n.º 0000-0002-3087-2040. Graduado em Direito no ISULPAR. Pós-graduando em Direito Aduaneiro e Tributário Internacional na Maritime Law Academy. Advogado inscrito na OAB Paraná sob o n.º 111.155.



ABSTRACT: The article aims to analyze the applicability of the Consumer's Code in actions aimed at satisfying the debt of the container over-stay. In order to achieve the aforementioned premise, the elements inherent to the maritime cargo transportation activity are exposed, such as the maritime transport contract, bill of lading and, mainly, container over-stay, as well as concepts about consumer legislation and the reflections of its impact on the actions for collecting over-stay debts. In this case, from the analysis of what establishes the jurisprudence, it could be observed that there will be the possibility of the influx of the CDC in the collection actions of the container over-stay based on the criterion of the Mitigated Finalist Theory, a parameter used by the Superior Court of Justice to verify the inflow of the CDC in general.

Keywords: Cargo maritime transport. Demurrage. Consumer's Code.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo o procedimento da análise da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) nas ações que visam a satisfação do débito da sobre-estadia de contêiner, sendo que para a análise de tal aplicabilidade serão cotejados aspectos conceituais da atividade de transporte marítimo de mercadorias.

A sobre-estadia é elemento de direito contratual construído no decorrer da história pelo próprio mercado de transporte marítimo, que em muito se esforçou para a construção de realidade comercial o mais favorável possível para o desenvolvimento da atividade.

Parte dos operadores do direito tem defendido a incidência do CDC no contrato de transporte marítimo, e por consequência, nas ações de cobrança de sobre-estadia de contêiner.

Devido a tais disparidades, deflagra-se a importância de fazer análise da aplicação do CDC nas ações de satisfação do débito da sobre-estadia de contêiner, haja vista que, conforme já exposto, tal legislação se apresenta como importante instrumento de supressão da hipossuficiência dos usuários de serviço de modo geral.

No caso, o objetivo do artigo é buscar, nas fontes do direito, os parâmetros para aplicação do CDC nas ações de cobrança de sobre-estadia de contêiner, e para tanto são explorados conceitos na lei, na doutrina e na jurisprudência, para que então, eventualmente, seja verificada casual disparidade ou equilíbrio na relação havida entre transportador e usuário.



Aprofundando-se mais especificamente ao objetivo, destacam-se: a compreensão do contexto e como ocorre a atividade de transporte marítimo de mercadorias; análise dos aspectos do contrato de transporte marítimo de mercadorias; exame especificado acerca da sobre-estadia de contêiner e seus aspectos e da legislação consumerista; abordagem da incidência do CDC nas ações que visam a satisfação do débito da sobre-estadia de contêiner.

Nesse caso, para o desenvolvimento da pesquisa foi utilizado o método indutivo de construção de linha de raciocínio, uma vez que foram abordados conceitos específicos de diferentes vertentes, tanto sociais, quanto do direito, para a chegada em determinada constatação.

Ainda, a composição da obra foi feita em duas etapas: fase investigativa, na qual foram colhidos os dados; e fase de relatório, em que foram expostas toda a bibliografia proveniente da pesquisa. Para fins de abordagem de conceitos, foram buscadas referências na doutrina, na lei e na jurisprudência, bem como na produção de artigos e sítios eletrônicos de notícias, entre outras.

2 CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS

O transporte marítimo é utilizado em 90% (noventa por cento) de todas as relações de troca ocorridas no mundo, segundo a Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*)⁴. Pois, apresenta-se como via mais viável economicamente para o transporte de longo curso para a logística de transações de modo geral.

Em suma, o transporte marítimo de cargas ocorre por meio de duas modalidades concebidas a partir da necessidade do mercado global, que vão se diferenciar pela forma como se dá a própria atividade, seja por meio de linhas e escalas pré-estabelecidas ou viagens determinadas para o tipo de carga e destino específicos. Nesse caso, tais formas da atividade de transporte marítimo de cargas seriam *liner* e *tramp*.

Nesse diapasão, os navios que realizam transporte marítimo *tramp*, errantes, são aqueles que efetuam o transporte de maneira não regular, com o intuito de atender à determinada

⁴ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Marine environment**. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 6 jul. 2020.



demanda de embarcadores do “mercado *spot*”⁵, que, em suma, abrange as operações da bolsa de valores de mercadorias⁶.

De outro ponto, a modalidade *liner* ocorre por meio de linhas regulares e pré-determinadas, obedecendo a rotas fixas com o intuito de suprir a demanda do comércio internacional⁷.

Para fins de desenvolvimento do presente trabalho, será posto em foco a modalidade *liner* de transporte marítimo de cargas, tendo em vista que é a modalidade que, em regra, ocorre por meio de unidades de carga (contêiner), que por sua vez podem vir a ser objeto de deflagração de sobre-estadia.

No caso, Octaviano Martins aponta que o transporte de mercadorias em navios *liners*, quer dizer, navios que obedecem a linhas regulares pré-fixadas, dar-se-á pelo contrato de transporte marítimo de mercadorias⁸. E tal contrato, usualmente, pode estar inserido em um contexto de intermodalidade, multimodalidade, unimodalidade ou sucessibilidade.

As modalidades intermodal e sucessivo, apesar de constituírem importantes elementos da logística global, para o presente trabalho, os aprofundamentos em seus respectivos conceitos são prescindíveis, visto que as consequências contratuais que cada tipo desencadeia são expressas nas modalidades unimodal e multimodal.

Por conceito, o transporte unimodal constitui modo de transporte quando a unidade de carga é transportada de maneira direta, por meio de único veículo de transporte, sob o regimento

⁵ FÓES, Gabrielle Novak apud OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Demurrage de contêiner no direito inglês e brasileiro**: crítica à reforma do código comercial. São Paulo: Ed. Aduaneiras. 2017. p. 55.

⁶ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **O que é? – Mercado Spot**. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2099:catid=28&Itemid=23. Acessado em: 30 jun. 2020.

⁷ FÓES apud OCTAVIANO MARTINS, 2017. p. 55.

⁸ OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2013. v. 3: contratos e processos. p. 494.



de apenas um contrato. Já o multimodal é aquele que a unidade de carga é transportada por meio de mais de um modal, sob a égide de apenas um contrato de transporte⁹.

Para o seguimento da pesquisa, importante apontar que a presente terá foco no transporte unimodal de mercadorias, visto que regida pelo Código Civil, diferentemente do multimodal, que apresenta legislação específica para reger tal atividade, seja esta a Lei nº 9.611/1998.

3 CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

O contrato de transporte marítimo tem por objetivo instrumentalizar o transporte marítimo de mercadorias, principalmente na navegação de modalidade *liner*, de modo que se restringe à prestação do serviço de transporte ao ente devidamente obrigado para tanto.

Sobre isso, Octaviano Martins aduz que:

O contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias (*maritime contract of international carriage of goods by sea*) regulamenta a operação de transladar mercadorias (*goods*) do país de origem do vendedor ou exportador (*seller*) até o país de destino do comprador ou importador (*buyer*) por via marítima ou outras vias navegáveis (*sea and inland waterway transport*)¹⁰.

Por sua vez, Fóes procura conceituar no sentido de que o instrumento contratual para a realização de transporte de coisas pela via marítima consubstancia negócio jurídico no qual o transportador fica obrigado, mediante contraprestação pecuniária, a transportar coisas de um lugar para outro pela via marítima¹¹.

Já Mendes Vianna e Marques versam que o contrato de transporte marítimo de mercadorias tem por objeto o transporte de coisas de uma instalação portuária a outra¹².

No caso, o contrato de transporte marítimo de mercadorias é instrumentalizado pelo conhecimento de embarque (*Bill of Lading – BL*), no qual o responsável pelo transporte ou o seu

⁹ RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 28.

¹⁰ OCTAVIANO MARTINS, 2013, v. 3, p. 493.

¹¹ FÓES apud OCTAVIANO MARTINS, 2017. p. 58.

¹² VIANNA, Godofredo Mendes; MARQUES, Lucas Leite. **Direito marítimo**. Rio de Janeiro: FGV, 2018. p. 185.



representante informa ter conhecimento de que uma mercadoria em específico se encontra a bordo e de que se obrigou a realizar sua entrega no local já designado no mesmo estado em que lhe foi entregue¹³.

Em âmbito internacional, o BL é regulamentado pelas Regras de Haia, Haia Visby, Rotterdam e Convenção de Hamburgo; contudo, tais direcionamentos não foram incorporados pelo Brasil, de maneira que, no sistema jurídico pátrio, houve a vontade do legislador, por meio do Código Civil (Lei nº 10406/2002), de determinar a emissão de documento na qualidade de conhecimento de embarque em sede de transporte de coisas (Art. 744, do Código Civil).

O BL possui três características aparentes, quais sejam: evidência do contrato de transporte; título de crédito; e recibo de entrega da mercadoria. Além disso, principalmente, cumpre apontar que em seu conteúdo são previstos os valores a serem pagos a título de sobre-estadia, que será a seguir tratada com mais profundidade.

4 SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER

4.1 Conceito

A sobre-estadia de contêiner se trata de importante elemento de direito contratual marítimo que, inclusive, hodiernamente, é objeto de controvérsias levantadas pela doutrina, quanto à sua natureza e instrumentalidade ante o ordenamento jurídico pátrio.

Nesse caso, conforme ensina Castro Junior, a sobre-estadia de contêiner se trata de avanço do tempo de utilização de determinado contêiner (unidade de carga), levando-se em consideração o período avençado pelas partes quando do estabelecimento do contrato de transporte marítimo¹⁴.

Também, Octaviano Martins traz, *in verbis*, que:

¹³ FÓES apud OCTAVIANO MARTINS, 2017. p. 62.

¹⁴ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Teoria e prática da demurrage de contêiner**. São Paulo: Aduaneiras, 2018. p. 34-35.



A sobre-estadia, sobredemora ou demurrage é devida nas hipóteses de retenção da unidade de carga.

A unidade de carga deve ser devolvida após o decurso do prazo para devolução estipulado contratualmente.

Via de regra, é estipulado um prazo de isenção de *demurrage* denominado *free time*, a contar do primeiro dia útil seguinte ao dia em que o contêiner é posto à disposição do consignatário¹⁵.

Com base no exposto, verifica-se que a doutrina, de certa forma, é uníssona no que concerne ao conceito de sobre-estadia, de modo que é fixado que se trata de utilização da unidade de carga em tempo superior ao pactuado contratualmente, de modo a ultrapassar o tempo concedido sem a sua incidência (*free time*).

Em que pese a concordância deflagrada acerca do conceito de sobre-estadia de contêiner, aduz-se que, sobre a sua natureza, que será vista a seguir, não há consenso adotado pela doutrina do direito brasileiro.

4.2 Natureza Jurídica da Sobre-Estadia de Contêiner

Como já enfatizado, no ordenamento jurídico brasileiro não existe confluência de entendimentos sobre a natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner, visto que se trata de instituto jurídico advindo do mercado internacional de transporte marítimo de cargas, que toma formas diversas de acordo com o sistema jurídico que o interpreta.

Nesse prisma, Octaviano Martins elenca que há quatro correntes que versam acerca da natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner, quais sejam: a) sobre-estadia como indenização pré-estabelecida pelas partes; b) sobre-estadia de contêiner como multa ou cláusula penal do contrato de transporte; c) sobre-estadia de contêiner como obrigação similar ao do contrato de comodato; e d) sobre-estadia de contêiner como contrato de aluguel¹⁶.

A respeito do tema, Fóes, a partir de análise comparativa, afirma que, para o direito inglês, a sobre-estadia de contêiner se trata de indenização prefixada constante no contrato de

¹⁵ OCTAVIANO MARTINS, 2013, v. 3, p. 566.

¹⁶ OCTAVIANO MARTINS, 2013., v. 3, p. 569-570.



transporte marítimo, apesar de parte da doutrina inglesa proceder crítica à sobre-estadia no sentido de que esta possui contornos de cláusula penal¹⁷.

Por sua vez, Castro Junior ensina no sentido de que:

A sobre-estadia (*demurrage*), como visto, nada mais é do que uma quantia diária convencionada pelas partes em favor do proprietário ou possuidor do contêiner decorrente de sua não devolução no período de franquia livre pactuado (*free time*). Trata-se, com efeito, de uma prefixação da indenização pelo atraso na devolução do contêiner, justamente efetuada para evitar a insegurança na quantificação, tal como se dá com cláusula penal convencional¹⁸.

Com o esposado, afirma-se que a hodierna doutrina, apesar de ainda não consolidar entendimento sobre o tema, caminha no sentido de que a sobre-estadia de contêiner se trata de indenização prefixada a partir do contrato de transporte marítimo, com ressalvas de que o modelo de indenização prefixada é similar ou correspondente ao conceito de multa e/ou cláusula penal.

Apesar da análise crítica exarada pela doutrina no sentido de que a indenização pré-liquidada, na qual a sobre-estadia encontraria forma, assemelha-se à ideia de cláusula penal e/ou multa, tal assertiva vai de encontro ao que preconiza a hodierna jurisprudência.

Pois, a corte jurisdicional de última instância no Brasil, o Superior Tribunal de Justiça (STJ), já definiu entendimento de que a sobre-estadia de contêiner constitui natureza de indenização prefixada.

Nessa senda, veja-se o hodierno pensamento do STJ, *in verbis*, sobre o tema:

AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIAS DE CONTÊINERES. DEMURRAGE. LEGITIMIDADE PASSIVA. RESPONSABILIDADE CONTRATUAL RECONHECIDA PELO TRIBUNAL A QUO. REEXAME DE PROVAS E INTERPRETAÇÃO DE CLÁUSULA CONTRATUAL. SÚMULAS 5 E 7 DO STJ. NATUREZA JURÍDICA DE INDENIZAÇÃO. SÚMULA 83/STJ. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO. 1. O Tribunal de origem, examinando as circunstâncias da causa, concluiu pela legitimidade passiva da agravante sob o fundamento de que ficou comprovada, por meio de documentos constantes dos autos, sua responsabilidade contratual pela devolução dos contêineres, bem como o descumprimento do prazo contratado. A alteração desse entendimento encontra óbice nas Súmulas 5 e 7 do STJ. 2. Nos termos da jurisprudência desta Corte Superior, "as 'demurrages' têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, sendo necessária, apenas, a

¹⁷ FÓES apud OCTAVIANO MARTINS, 2017. p. 151.

¹⁸ CASTRO JUNIOR, 2018, p. 46.



comprovação da mora na devolução dos contêineres" (AgInt no AgInt no AREsp 868.193/SP, Rel. Ministro MARCO BUZZI, QUARTA TURMA, DJe de 02/03/2018). Incidência da Súmula 83/STJ. 3. Agravo interno a que se nega provimento.

(AgInt no AREsp 1377789/SP, Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 04/06/2019, DJe 27/06/2019)¹⁹.

No entanto, para maior compreensão do tema, necessário obter-se elucidação do motivo da consignação de entendimento por parte do STJ, acerca da sobre-estadia de contêiner como indenização.

Para tanto, verifica-se o que ensina o Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, em seu voto no julgamento do REsp nº1.286.209, do STJ, *in verbis*:

Parece-me majoritária, todavia, a corrente que vê na sobre-estadia natureza eminentemente indenizatória, pois sua cobrança tem por objetivo reparar o proprietário do contêiner (o transportador) por perdas e danos evidentemente resultantes do fato de se encontrar privado de utilizar bem essencial ao exercício de sua atividade em período superior ao que contratualmente concedeu ao afretador para que promovesse a liberação da mercadoria transportada e, com isso, sua restituição. Perfilho-me à orientação doutrinária aqui reproduzida e à jurisprudência consolidada nesta Corte Superior quanto ao tema, reconhecendo a natureza indenizatória da sobre-estadia, o que afasta as conclusões da Corte local pela aplicação das normas insertas nos arts. 408 a 416 do Código Civil e, em especial, da limitação de que trata o art. 412 desse diploma legal, visto que são dispositivos próprios das cláusulas penais, inaplicáveis, portanto, quando presente o dever de reparação integral dos prejuízos resultantes do inadimplemento contratual²⁰.

A partir do ensinamento do Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, afere-se que a sobre-estadia de contêiner assume caráter indenizatório, visto que tem o objetivo de minimizar o impacto da falta da disponibilidade do contêiner pelo transportador marítimo de cargas.

Em que pese o C. STJ ter firmado tese sobre a natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner, parte da doutrina, sobretudo Osvaldo Agripino, ainda considera que o conceito de indenização prefixada apresenta estreita semelhança com o de multa e cláusula penal.

Nesse caso, mostra-se o que leciona Castro Junior, *in verbis*:

Não parece adequada, com o devido respeito, a interpretação adotada de que a 'demurrage' tem natureza jurídica de indenização, mas não é cláusula penal. Trata-se de

¹⁹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AgInt no AREsp 1377789/SP. Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 04/06/2019, DJe 27/06/2019. **Ementário de Jurisprudência**. Brasília, 2019.

²⁰ CUEVA, Ricardo Villas Bôas. STJ. **Voto no REsp nº 1.286.209**. julgado em 14 de março de 2016.



'contraditio', porque a indenização prefixada ou convencionada está sujeita a limites, já que se trata de cláusula penal²¹.

A partir disso, verifica-se que, apesar da consignação de entendimento por parte dos tribunais superiores a respeito da natureza jurídica da sobre-estadia, ainda há certa resistência por parte da doutrina quanto à percepção aprazada, de maneira a enriquecer o debate acerca do instituto de direito contratual sobre-estadia.

4.3 Instrumentos para a Satisfação do Débito da Sobre-estadia de Contêiner

No caso em comento, levando-se em consideração que as demandas para cobrança de sobre-estadia encontram guarda na seara do direito contratual e por consequência, no direito civil, vê-se que eventuais lides judiciais para solução de controvérsias sobre o tema, em sede de jurisdição estatal brasileira, seriam regradas pelo Código de Processo Civil (Lei nº 13105/2015), muito em razão do que dispõe o seu artigo 16²².

A partir do exposto, considerando a incidência das regras estabelecidas pela legislação processual civil, resta estabelecido que as ações para a satisfação de débito proveniente da sobre-estadia de contêiner serão regradas pelo Código de Processo Civil.

Sobre o tema, Lenza e Gonçalves ensinam que os procedimentos, em amplo senso, variam à medida de seu objetivo, de modo que assim como as ações, podem ser diferenciados em: conhecimento, quando se busca tutela de cognição, para que o juízo julgue o mérito da controvérsia; execução, em que o norte não mais é a solução da controvérsia, mas sim, a satisfação do direito.

No caso, para se fundar em execução, eventual ação para a satisfação do débito oriunda da sobre-estadia de contêiner, haveria a necessidade de o pleito estar fundado em título executivo judicial ou extrajudicial.

²¹ CASTRO JUNIOR, 2018, p. 52.

²² BRASIL. Presidência da República. **Lei n.º 13.105/2015 – Código de Processo Civil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 12 out. 2020.



Os títulos executivos judiciais são constituídos a partir de sentença condenatória e são cobrados, em regra, em procedimento executório chamado de cumprimento de sentença²³.

Já os títulos executivos extrajudiciais podem vir a ser objeto de procedimento de execução de título extrajudicial, sem prejuízo da subsunção do título à tutela de conhecimento para obtenção de título executivo judicial, conforme dispõem os artigos 783 e 785 do CPC.

Por sua vez, o artigo 784 do Código de Processo Civil elenca rol de elementos que constituem título executivo extrajudicial, no qual não apresenta qualquer indício de que o conhecimento de embarque se trata de título executivo extrajudicial²⁴.

Dessa feita, convém abordar que as ações judiciais para a satisfação de débito da sobre-estadia de contêiner vão se fundar no contrato de transporte marítimo de cargas, com termos consignados no anverso do conhecimento de embarque (*Bill of Lading – BL*), que, como já posto à baila na hodierna análise, o BL possui natureza de título de crédito impróprio, tendo em vista que constitui crédito respectivo à mercadoria objeto do transporte.

Em que pese a natureza de título de crédito do conhecimento de embarque, tal conceituação é atribuída somente em relação à mercadoria objeto do transporte e não quanto às obrigações e termos constantes no contrato de transporte marítimo.

Também, o contrato de transporte marítimo não se apresenta constante no rol de títulos executivos extrajudiciais de maneira especificada, nem tampouco, em regra, preenche as características do contrato do inciso III, do artigo 784, do Código de Processo Civil, haja vista que o contrato de transporte marítimo de cargas, pela prática do mercado, é avença constituída sem que haja firma das partes e muito menos das testemunhas.

Destarte, pela análise da legislação processual civil vigente, tem-se que, para fins de cobrança de sobre-estadia de contêiner, esta somente se dará por meio de execução de título judicial (cumprimento de sentença) se posta à eventual tutela de conhecimento, bem como que não pode vir a ser objeto de execução de título extrajudicial, salvo por situação de

²³ CÂMARA, Alexandre Freitas. **O novo processo civil brasileiro**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2016.

²⁴ BRASIL, 2015.



enquadramento no inciso III, do artigo 784, do CPC, por não se encontrar no rol do já mencionado diploma legal.

Então, considerando o esposado acerca das tutelas executórias, vislumbra-se pela impossibilidade da submissão das ações judiciais para a cobrança de sobre-estadia a tais procedimentos. Restariam para tal pleito apenas o procedimento comum e os procedimentos especiais, uma vez que se encontram os adequados para o regramento de tutela de conhecimento.

Conforme já demonstrado neste item, o objetivo do processo de conhecimento é a subsunção de eventual controvérsia à tutela de cognição jurisdicional, via que ao final o Juiz deverá resolver o mérito a partir de prolação de sentença.

Sobre o procedimento adequado para a satisfação de débito oriundo de sobre-estadia de contêiner, Octaviano Martins leciona que: “Na determinação do processo a ser impetrado, tem sido considerada a cobrança de demurrage em consonância com a sua natureza jurídica, sendo evidenciadas ações indenizatórias, ação ordinária de cobrança e ação monitória”²⁵.

No mesmo diapasão, Octaviano Martins procede análise das ações a serem propostas de acordo com a natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner, de forma que consigna que: no caso de se reputar por indenização a natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner, será cabível a propositura de ação indenizatória; em situação de ser considerada a natureza jurídica de multa ou cláusula penal, será adequada a ação de cobrança²⁶.

Dessa forma, resta estabelecido que o instrumento judicial de conhecimento em relação ao pedido em específico ficará atrelado ao entendimento acerca da natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner.

Convém trazer neste ponto, também, a título de coesão, que o exercício de jurisdição de tutela de conhecimento poderá vir a sofrer a incidência do CDC quando da resolução do mérito, que será abordado na sequência do presente trabalho.

²⁵ OCTAVIANO MARTINS, 2013, v. 3, p. 570.

²⁶ Ibid. p. 571.



5 LEI Nº 8.078/1990 (CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR)

5.1 Conceito

O poder constituinte originário, quando da formação do texto da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, no artigo 5º, inciso XXXII consignou que é dever do Estado promover a defesa do consumidor na forma da lei²⁷.

Via reflexa ao ordenamento constitucional, foi criada a Lei nº 8.078 de 1990, conhecida também como CDC, no afã de regulamentar as relações consumeristas sob a égide do Estado de direito brasileiro, com o objetivo de oferecer proteção ao consumidor, conforme se extrai do conteúdo do artigo 1º do mencionado códex.

Nessa senda, Nunes comenta que o CDC, por se tratar de lei com característica principiológica, procede corte horizontal em todo o ordenamento jurídico, de modo a atingir qualquer relação jurídica em que se possa constatar o consumo²⁸.

A fim de se deflagrar relação de consumo, necessário proceder análise de quem seria enquadrado por consumidor, sendo que, para tanto, o artigo 2º do CDC define quem seria o sujeito a ser enquadrado como consumidor, que no caso seria toda pessoa física ou jurídica que obtém produto ou serviço como destinatário final.

Dessa forma, vislumbra-se que consumidor é toda pessoa física ou jurídica que é destinatário final de determinado produto ou serviço.

Apesar da conceituação efetuada pela legislação consumerista, a doutrina e a jurisprudência se dividem quanto à extensão do conceito de consumidor, de forma a se formarem três principais vertentes de pensamento, quais sejam: teoria maximalista; teoria finalista; e teoria finalista mitigada.

Para fins de adequação ao presente trabalho, ressalte-se que será procedida abordagem acerca das vertentes teóricas do conceito de consumidor, bem como dos efeitos do CDC nas

²⁷ BRASIL. Presidência da República. **Constituição federal**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 18 out. 2020.

²⁸ NUNES, Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2018. p. 78.



ações que visam a satisfação do débito oriundo da sobre-estadia de contêiner de maneira especificada.

Eventual análise da legislação consumerista em sua integralidade viria a desvirtuar o foco do presente trabalho que, mais uma vez se cita, é apenas a sua incidência nas ações judiciais para a satisfação do débito proveniente da sobre-estadia de contêiner.

5.2 Teorias Acerca da Incidência do Código de Defesa do Consumidor

Segundo Cavalieri Filho, a teoria maximalista é aquela que defende que, para a caracterização do conceito de consumidor, é imperioso somente o procedimento de ato de consumo. Assim, a expressão “destinatário final” é interpretada em amplo senso, de forma a enquadrar como consumidor a pessoa física ou jurídica que retire determinado produto do mercado ou venha a utilizar algum serviço sem empregar em atividade diversa²⁹.

Na mesma alçada, Theodoro Junior versa, *in verbis*, que:

Já os maximalistas entendem o CDC como um Código geral sobre o consumo, aplicável a ‘todos os agentes do mercado, os quais podem assumir os papéis ora de fornecedores, ora de consumidores’. Desta forma, ampliam sobremaneira a noção de consumidor, adotando um critério puramente objetivo³⁰.

Com isso, vê-se que a teoria maximalista procede análise amplificada do conceito de consumidor, no caminho de que qualquer pessoa, desde que consumindo produto ou serviço, enquadra-se como consumidor.

Por sua vez, a teoria finalista ou subjetiva, constante de maneira expressa no artigo 2º do CDC, entende que deve ser consagrado o elemento da destinação final do produto ou serviço para a constatação de relação de consumo, de forma que o consumidor deve ser destinatário final fático e econômico³¹.

Assim, Cavalieri Junior leciona, *in verbis*, que:

²⁹ CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de direito do consumidor**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2019. p. 85.

³⁰ THEODORO JÚNIOR, Humberto. **Direitos do consumidor**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2017. p. 25.

³¹ TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim. **Manual de direito do consumidor: direito material e processual**. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. p. 96.



A corrente finalista ou subjetivista, por seu turno, interpreta de maneira restritiva a expressão destinatário final. Só merece a tutela do CDC aquele que é vulnerável. Entende ser imprescindível à conceituação de consumidor que a destinação final seja entendida como econômica, isto é, que a aquisição de um bem ou a utilização de um serviço satisfaça uma necessidade pessoal do adquirente ou utente, pessoa física ou jurídica, e não objetive o desenvolvimento de outra atividade negocial³².

A partir do esposado, tem-se que a corrente em comento prima por conceituar que, para o enquadramento como consumidor, o sujeito deve adquirir produto ou serviço como destinatário final, de maneira que não deve empregar tais objetos em atividade econômica, devendo, portanto, utilizar o produto ou serviço para satisfação pessoal.

A vertente **teórica também chamada de finalista mitigada ou aprofundada**, consigna que, além do critério da destinação final para a formação do conceito de consumidor, deve se utilizar, também, o parâmetro da vulnerabilidade do sujeito que venha a consumir determinado produto ou serviço³³.

Sobre a vulnerabilidade, são elencados quatro segmentos para a sua constatação, sejam estes: vulnerabilidade técnica; vulnerabilidade jurídica ou científica; vulnerabilidade fática ou socioeconômica; e vulnerabilidade informacional.

Nesse segmento, cumpre dizer que o C. STJ estabelece entendimento no sentido de que se deve primar pela teoria finalista para se obter o conceito de consumidor, havendo a possibilidade, no entanto, de sua mitigação a partir da análise da vulnerabilidade do indivíduo³⁴.

Dessa forma, com coro do C. STJ, a teoria finalista mitigada aduz que para a incidência da legislação consumerista há a necessidade do enquadramento do adquirente do bem ou serviço como destinatário final, sendo que, caso tal conjuntura não seja verificada, excepcionalmente, haverá o influxo de tal legislação com o vislumbre da vulnerabilidade do usuário.

5.3 Efeitos da Incidência do Código de Defesa do Consumidor nas Ações que Visam a Satisfação do Débito da Sobre-Estadia de Contêiner

³² CAVALIERI FILHO, 2019, p. 86.

³³ THEODORO JÚNIOR, 2017, p. 26.

³⁴ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AgInt nos EDcl no AREsp 615.888/SP. Rel. Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, QUARTA TURMA, julgado em 14/09/2020, DJe 22/09/2020. **Ementário de Jurisprudência**. Brasília, 2020.



O CDC tem por objetivo o estabelecimento de regras para diminuir a hipossuficiência do consumidor em relação ao fornecedor de produtos e serviços, de modo geral.

Para tanto, o CDC consigna rol de direitos, deveres das partes da relação de consumo, sendo que tais atributos vão variar no campo do direito material e processual, de acordo com a necessidade de supressão da já mencionada situação de vulnerabilidade do consumidor.

Nessa senda, sobre a natureza jurídica da norma jurídica, tem-se que esta pode ter a sua natureza classificada entre de direito processual e material. No caso, seria de direito material toda a norma cuja eficácia resulte em criação e regulação de direitos e obrigações, ao passo que, de direito processual, são as normas que visam a regular a forma de atos jurídicos e a forma do exercício de direito³⁵.

Em sede de direito processual, pode-se elencar que o CDC incidirá trazendo a inversão do ônus da prova em caso de manifesta hipossuficiência do consumidor (artigo 6º, inciso VIII, do CDC)³⁶, alterando o foro de competência para o menos prejudicial ao consumidor para a defesa de seus respectivos direitos³⁷.

Sobre a incidência do CDC no direito material, traz-se à baila a responsabilidade civil do transportador marítimo que, similarmente ao que preconiza o Código Civil, tem responsabilidade objetiva na prestação do serviço (artigo 14, *caput*, do CDC)³⁸, com causas excludentes de tal responsabilidade específicas na lei consumerista (artigo 14, § 3º, do CDC)³⁹.

No mesmo caminho da incidência na esfera do direito material, comenta-se acerca do afastamento das cláusulas abusivas e restritivas de direito (artigo 51, inciso I, do CDC)⁴⁰, eventualmente advindas do contrato de transporte marítimo, que pode originar a ação judicial para a cobrança da sobre-estadia.

³⁵ MELLO, Marcos Bernardes de. **Teoria do fato jurídico**: plano da eficácia. São Paulo: Editora, 2007. p. 32.

³⁶ BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 8.078/1990 – Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078compilado.htm. Acesso em: 27 out. 2020.

³⁷ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp 1733013/PR. Rel. Ministro Luís Felipe Salomão. Quarta Turma. Julgado em 10/12/2019, DJe 20/02/2020. **Ementário de Jurisprudência**. Brasília, 2020.

³⁸ BRASIL, Lei nº 8.078/1990.

³⁹ Ibid. Acesso em: 27 out. 2020.

⁴⁰ Ibid. Acesso em: 28 out. 2020.



Por fim, versa-se sobre a cláusula compromissória arbitral, regularmente presente no contrato marítimo de cargas e transitória entre as searas do direito processual e material, que teria sua incidência afastada em razão do artigo 51, inciso VII, do CDC⁴¹.

6 PARÂMETROS PARA INCIDÊNCIA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR NAS AÇÕES JUDICIAIS PARA A COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊNER

Superados os efeitos acerca da incidência do CDC nas ações de cobrança de sobre-estadia de contêiner, adentra-se no cerne do presente trabalho, que é o “parâmetro da aplicação do CDC nas ações de satisfação de débito oriundo da sobre-estadia de contêiner”.

Nesse caso, para fins introdutórios, importante apontar que não há norma, no ordenamento jurídico pátrio, a regular a incidência da sobre-estadia de contêiner nos contratos de transporte marítimo de mercadorias, sendo que a única norma que busca estabelecer regras para a sobre-estadia, de modo geral, é a Lei nº 556/1850, também conhecida como Código Comercial.

O Código Comercial do ordenamento jurídico brasileiro entrou em vigor em 25 de junho de 1850 e em tal data o transporte marítimo transcorria de maneira diversa da que hoje se conhece; em relação à sobre-estadia, tratou sobre a sua incidência na carta-partida, instrumento inerente ao fretamento marítimo e especificamente em relação à sobre-estadia de navios.

In casu, o diploma legal comercial em apreço versa sobre a sobre-estadia de navios de maneira mais pormenorizada na obrigatoriedade de sua constância na carta-partida, no artigo 567, incisos 5 e 6, e nas obrigações das partes do contrato de afretamento, nos artigos 592, 593, 594, 595, 606, 609, 611, 613. No entanto, para fins do presente trabalho, será elencado apenas o trecho que insere a sobre-estadia como requisito da carta-partida, que segue *in verbis*:

Art. 567 - A carta-partida deve enunciar:

- 5- o tempo da carga e descarga, portos de escala quando a haja, as estadias e sobre estadias ou demoras, e a forma por que estas se hão de vencer e contar;
- 6- o preço do frete, quanto há de pagar-se de primagem ou gratificação, e de estadias e sobre estadias, e a forma, tempo e lugar do pagamento [...].⁴².

⁴¹ Ibid. Acesso em: 28 out. 2020.



Pelo que se pode extrair da lei acima colacionada, o legislador enxergou a necessidade de incluir a obrigatoriedade de na carta-partida constar o tempo de sobre-estadia e os respectivos valores a serem pagos pelo instituto em comento, máxime por se tratar de instituto da própria aventura marítima.

A utilização de unidades de carga (contêiner) para o procedimento do transporte marítimo se deu em momento mais recente à edição da norma comercial exposta, de forma que esta não abarcou a sobre-estadia de contêineres de maneira especificada.

Também, cumpre dizer que o Código Comercial teve os seus artigos 1 ao 456 revogados pelo Código Civil de 2002 que, apesar de mais atual, deixou de abarcar em seu texto o instituto da sobre-estadia de contêiner.

Então, considerando que a sobre-estadia de contêiner não é regulamentada pela legislação vigente, a jurisprudência tem se mostrado importante elemento norteador da aplicabilidade do instituto contratual de direito marítimo ora comentado.

O cerne do presente trabalho é a aplicação do CDC nas ações de cobrança da sobre-estadia de contêiner, e sobre tal tema os tribunais superiores do sistema jurisdicional brasileiro já têm produzido análise e ponderações.

No caso, para fins delimitativos, serão elencados os entendimentos manifestados pelos seguintes tribunais: Superior Tribunal de Justiça; Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP); e Tribunal de Justiça do Estado do Paraná (TJPR).

Os tribunais superiores em comento não manifestam dissonância sobre o tema do presente trabalho, principalmente devido ao fato de que os órgãos jurisdicionais estaduais TJSP e TJPR seguem a mesma linha de pensamento do Superior Tribunal de Justiça, corte de última instância da justiça brasileira.

Dessa feita, traz-se à baila o Agravo em Recurso Especial nº 1.020.341/SP, em que o Colendo Superior Tribunal de Justiça procede a análise minuciosa da incidência do CDC no

⁴² BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 556/1850 – Código Comercial**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM556compilado.htm. Acesso em: 2 nov. 2020.



contrato de transporte marítimo e por consequência, nas ações de cobrança de sobre-estadia de contêiner. Veja-se, *in verbis*:

AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 1.020.341 - SP (2016/0306828-9). CIVIL. PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPC. AÇÃO DE COBRANÇA DE SOBRESTADIAS DE CONTÊINERES (DEMURRAGES). INCIDÊNCIA DO CDC. AFASTAMENTO. ABUSIVIDADE DO CONTRATO. NÃO OCORRÊNCIA. SÚMULAS Nº 5 E 7 DO STJ. PRESCRIÇÃO. NATUREZA JURÍDICA DA DEMURRAGE. DECISÃO RECORRIDA EM CONSONÂNCIA COM O ENTENDIMENTO DESTA CORTE. SÚMULA Nº 83 DO STJ. AGRAVO CONHECIDO PARA NEGAR CONHECIMENTO AO RECURSO ESPECIAL. DECISÃO A MSC MEDITERRANEAN SHIPPING DO BRASIL LTDA. (MSC) ajuizou ação de cobrança contra a BWT COMÉRCIO IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA. [...] Veja-se que o Tribunal de origem concluiu pela inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor, além de não constatar nenhuma situação de vulnerabilidade da ora agravante no caso concreto. Logo, a pretensão de desconstituição das conclusões esposadas no julgado recorrido, esbarra nos rigores contidos nas Súmulas nºs 5 e 7 deste STJ. A par disso, a questão também foi decidida em conformidade com a jurisprudência desta Corte que se firmou no sentido de que não se aplica as normas do CDC em contratos de transporte marítimo de cargas. Nesse sentido, destacam-se os seguintes julgados: RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS. AVARIAS. RESPONSABILIDADE CIVIL. PAGAMENTO DE INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA. NÃO INCIDÊNCIA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. - Ação ajuizada em 10/02/2006. Recurso especial interposto em 24/07/2012 e distribuído a este gabinete em 25/08/2016. - Inaplicabilidade do CDC, como regra geral, aos contratos de transporte marítimo pela dificuldade de enquadramento como consumidor das partes contratantes. - Ausência de demonstração de vulnerabilidade de uma das partes para a aplicação da legislação consumerista. - Recurso especial conhecido e provido (REsp nº 1.391.650/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, Terceira Turma, DJe 21/10/2016) CIVIL E PROCESSO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS. NATUREZA DA RELAÇÃO JURÍDICA ESTABELECIDADA ENTRE AS PARTES. CDC. AFASTAMENTO. ART. ANALISADO: 2º, CDC. [...] 4. A natureza da relação estabelecida entre as pessoas jurídicas - se de consumo ou puramente empresarial - não pode ser qualificada a partir de uma análise feita exclusivamente pelo prisma dos contratantes, à margem de qualquer reflexão sobre o contexto no qual se insere o contrato celebrado. 5. Quando o vínculo contratual entre as partes é necessário para a consecução da atividade empresarial (operação de meio), movido pelo intuito de obter lucro, não há falar em relação de consumo, ainda que, no plano restrito aos contratantes, um deles seja destinatário fático do bem ou serviço fornecido, retirando-o da cadeia de produção. 6. Excepcionalmente, o STJ admite a incidência do CDC nos contratos celebrados entre pessoas jurídicas, quando evidente que uma delas, embora não seja tecnicamente a destinatária final do produto ou serviço, apresenta-se em situação de vulnerabilidade em relação à outra. 7. Em regra, o contrato de transporte de cargas é serviço agregado à atividade empresarial dos importadores e exportadores de bens, que dele se valem para levar os seus produtos aos respectivos consumidores, transferindo-lhes o custo no preço final (consumo intermediário). 8. Na espécie, as recorridas não são destinatárias finais - no sentido fático e econômico - dos serviços de transporte marítimo



de cargas prestado pelos recorrentes, nem foi reconhecida pelo Tribunal de origem a condição de vulnerabilidade daquelas em face destes, a atrair a incidência do CDC. 9. Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa parte, provido. (REsp nº 1.417.293/PR, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, Terceira Turma, DJe 2/9/2014) Nessas condições, com fundamento no art. 255 do RISTJ (com a nova redação que lhe foi dada pela emenda nº 22 de 16/3/2016, DJe 18/3/2016), CONHEÇO do agravo para NÃO CONHECER do recurso especial. [...]. Publique-se. Intime-se. Brasília (DF), 31 de maio de 2017.

(STJ - AREsp: 1020341 SP 2016/0306828-9, Relator: Ministro MOURA RIBEIRO, Data de Publicação: DJ 06/06/2017)⁴³.

Outrossim, cuidou-se por elencar julgados do TJSP e TJPR que indicam, especificamente, parâmetros para incidência do CDC nas ações judiciais que visam a cobrança da sobre-estadia de contêiner.

Insta salientar, nesta senda, que durante a pesquisa, no âmbito dos tribunais mencionados, foram encontrados outros julgados que tratavam acerca do tema em apreço. Contudo, optou-se pelos apresentados a seguir, a partir do critério da atualidade somado ao aprofundamento do tema.

Também, ressalta-se que foi verificada a homogeneidade de entendimentos entre os julgamentos ora discriminados e os que deixaram de ser trazidos à voga. Caso houvesse divergência manifestada no ambiente dos tribunais mencionados, tais divergências seriam expostas no presente *writ* para o enriquecimento do debate sobre o tema.

Por isso, traz-se o que restou consignado no entendimento da 18ª Câmara Cível do E. TJSP, no julgamento da Apelação Cível nº 1028260-43.2017.8.26.0562, *in verbis*:

Inaplicável o Código de Defesa do Consumidor porque a relação existente entre as partes não é de consumo. A autora é detentora dos contêineres utilizados pela ré para transporte de mercadorias. Trata-se, portanto, de relação de insumo e não de consumo, uma vez que a ré não se utiliza do produto ou serviço como destinatária final, nos termos do art. 2º do CDC⁴⁴.

No julgamento da Apelação Cível nº 1012940-10.2019.8.26.0100, a 37ª Câmara de Direito Privado do E. TJSP entendeu por não aplicar o CDC na lide posta em discussão, tendo

⁴³ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AREsp: 1020341 SP (2016/0306828-9). Relator: Ministro Moura Ribeiro. Data de Publicação: DJ 06/06/2017. **Ementário de Jurisprudência**. Brasília, 2017.

⁴⁴ SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelação nº 1028260-43.2017.8.26.0562. 18ª Câmara Cível. Rel. Des. Israel Góes dos Anjos, j. em 07/02/2020. **Ementário de jurisprudência**. São Paulo, 2020



em vista que não restou deflagrada relação de consumo havida entre as partes, e sim, relação de insumo, utilizando como norte o manifestado pelo STJ no AgRg no REsp 1331112/SP⁴⁵.

No mesmo diapasão, a 7ª Câmara Cível do E. TJPR, no julgamento da Apelação Cível nº 0003040-14.2016.8.16.0129, versa no seguinte sentido:

[...] para que a relação jurídica de consumo se aperfeiçoe, é essencial que além do fornecedor também esteja presente, em face do outro polo ativo, a configuração jurídica de consumidor – posição essa que claramente a ré RS PNEUS não satisfaz, já que de modo algum pode ser considerada como destinatária final dos serviços contratados ou mesmo vulnerável em qualquer dos sentidos acima apontados⁴⁶.

A partir da leitura do exposto pelos tribunais superiores, constata-se que estes apresentam consonância entre entendimentos acerca da aplicabilidade do CDC nas ações de cobrança de sobre-estadia de contêiner e em causas relativas ao contrato de transporte marítimo.

Nesse caso, ambos os tribunais decidiram por negar provimento aos pleitos recursais para o reconhecimento da aplicação do CDC em dadas relações, por não ter sido configurada a relação de consumo em si entre as partes e vulnerabilidade pela parte adquirente do serviço de transporte marítimo de mercadorias.

Em seu *decisum*, o C. STJ lecionou que, em regra, não se aplica o CDC nos contratos de transporte marítimo de mercadorias, haja vista a dificuldade do enquadramento do destinatário do serviço como consumidor.

Pois, quando tal usuário utiliza o transporte marítimo de mercadorias como meio para a obtenção de lucro, já se vê afastada por si só, a relação de consumo. E, nesse ponto, a empresa usuária do serviço na lide tratada pelo referido tribunal se trata de atividade econômica que utiliza o transporte marítimo como etapa de sua cadeia produtiva, não vindo a figurar, portanto, como destinatário final.

Nessa senda, o tribunal superior ainda adiciona que mesmo que não haja a deflagração da relação de consumo propriamente dita, excepcionalmente se admite a incidência do CDC no

⁴⁵ SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelação nº 1012940-10.2019.8.26.0100. 18ª Câmara Cível. Rel. Des. Pedro Kodama, j. em 11/02/2020. **Ementário de jurisprudência**. São Paulo, 2020.

⁴⁶ PARANÁ. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. Apelação nº 0003040-14.2016.8.16.0129. 7ª Câmara Cível. Rel.: Des. Joeci Machado Camargo, j. 14/07/2020. **Ementário de jurisprudência**. Curitiba, 2020.



contrato de transporte marítimo de mercadorias quando constatada vulnerabilidade por parte do usuário.

A partir do externado pelo STJ, TJSP e TJPR, verifica-se que há duas possibilidades para a aplicação do CDC no contrato de transporte marítimo, mediante a deflagração de: relação de consumo, isto é, aquisição de bem ou serviço como destinatário final; e vulnerabilidade de parte perante a outra na relação comercial.

Então, tendo sido fixados parâmetros para a aplicação da legislação consumerista no contrato de transporte marítimo de mercadorias, por via reflexa, considera-se a possibilidade, ainda que em tese, da aplicação da legislação nas ações de cobrança de sobre-estadia de contêiner, mediante o enquadramento do usuário do transporte marítimo de mercadorias como destinatário final ou sendo constatada a vulnerabilidade do usuário, de forma que os tribunais cuidaram por homenagear a teoria finalista mitigada, na formação de tal pensamento.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sobre-estadia de contêiner, como visto, é objeto de inúmeras controvérsias no que diz respeito ao seu enquadramento e aplicabilidade no ordenamento jurídico brasileiro, sobretudo pelo fato de que tal instituto de direito contratual não foi objeto de regulamentação por parte do Poder Legislativo.

Dentre tais discussões, é possível apontar principalmente as questões sobre: o prazo prescricional para a propositura de intento de cobrança de sobre-estadia de contêiner; a natureza jurídica de sobre-estadia de contêiner; e a aplicação do CDC no contrato de transporte marítimo, e por consequência nas ações de cobrança de sobre-estadia de contêiner.

Tais temas foram objeto de exame pelo Colendo Superior Tribunal de Justiça, sendo que a partir de tal análise houve certa estabilização de tais divergências devido à qualidade norteadora reputada às decisões do honorável órgão jurisdicional de instância superior.

Mesmo assim, como também indicado pelo presente trabalho, apesar da corrente estabelecida pelo C. STJ acerca da natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner, parte da



doutrina ainda levanta divergência para o entendimento consignado com os seus respectivos fundamentos para tanto.

Sobre o tema do presente trabalho, não ocorre de forma diferente, uma vez que muito foi e ainda é discutido acerca da aplicação do CDC no contrato de transporte marítimo de mercadorias, que conforme indicado pelo STJ e demais tribunais é possível, cumpridos os requisitos verificados pela teoria finalista mitigada para a aplicação do CDC de maneira geral.

Apesar de tal possibilidade sacramentada pela jurisprudência, vê-se por bastante dificultosa, na prática, a incidência do CDC nas ações que visam a cobrança da sobre-estadia de contêiner.

O que se vê de maneira mais recorrente são empresas que utilizam o transporte marítimo de mercadorias como etapa de sua cadeia produtiva, de modo que não vêm a figurar como destinatário final do determinado serviço.

Nesse mesmo caminho, para ser destinatário o sujeito deveria utilizar o transporte marítimo de cargas para o procedimento de mudança, por exemplo, não havendo que se falar em obtenção de lucro a partir do objeto ou do próprio transporte marítimo de mercadorias.

Ao passo que, não sendo deflagrado o usuário como destinatário final, o influxo do CDC poderia se dar a partir da constatação da vulnerabilidade do mencionado utilizador do serviço que, contudo, resta prejudicado pela própria natureza da relação comercial na qual o sujeito está inserido.

Para utilização do serviço de transporte marítimo de mercadorias, em regra, o usuário é exportador ou importador de mercadorias, sendo que, para o procedimento de compra e venda no comércio exterior, pelas características da atividade, o sujeito deve ter conhecimento dos processos logísticos, aduaneiros e negociais, bem como que deve ter lastro financeiro para suportar eventuais encargos decorrentes de tal procedimento, o que afastaria, por si só, a sua condição de vulnerabilidade.



Assim, a incidência da lei consumerista nos contratos de transporte marítimo de cargas e, via reflexa, nas ações de cobrança da sobre-estadia de contêiner, é medida excepcional admitida pelos tribunais pátrios já especificados, STJ, TJSP e TJPR.

Destarte, tendo sido tornada a aplicação da lei consumerista ora tratada como medida excepcional, o sistema jurídico brasileiro deixa o mercado de transporte marítimo pôr em prática a tendência das regulamentações advindas do âmbito internacional, deliberadas a partir de convenções e tratados internacionais.

Como visto no trabalho, mesmo sem o influxo do CDC, a legislação civil brasileira cuida por delinear as relações jurídicas contratuais, sobretudo no transporte de cargas, o que já viria a romper com a autonomia contratual defendida pelos transportadores marítimos de cargas.

Apesar das mudanças procedidas pela legislação civil pátria, a atividade de transporte marítimo de cargas ainda se apresenta favorável ao transportador, visto que reproduz muitas das práticas advindas do próprio mercado de transporte internacional.

Então, eventual aplicação do CDC traria regimento contratual totalmente diferente à relação entre transportador e usuário do transporte, o que poderia trazer prejuízos não só ao transportador, mas também aos próprios usuários.

Com eventual aumento do risco da atividade de transporte marítimo de mercadorias, por meio de aplicação demasiadamente dissonante da obtida em ordem internacional, poderia vir a ocasionar aumento do preço do frete, na tentativa de minimização do risco da atividade no Brasil, por parte do transportador, e por consequência aumentaria o custo de importação e exportação de produtos.

Dessa forma, é possível afirmar que a excepcionalidade da aplicação do CDC no contrato de transporte marítimo traz estabilidade à relação obtida entre transportador e usuário do transporte, uma vez que torna possível a supressão de eventuais situações de hipossuficiência e vulnerabilidade na relação acima tratada, bem como torna viável e menos custosa a atividade de transporte marítimo de mercadorias.



8 REFERÊNCIAS

BRASIL. Presidência da República. **Constituição federal**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 13.105/2015 - Código de Processo Civil**. 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 556/1850 – Código comercial**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM556compilado.htm.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 8.078/1990 – Código de defesa do consumidor**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078compilado.htm.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AgInt no AREsp 1377789/SP. Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 04/06/2019, DJe 27/06/2019. **Ementário de Jurisprudência**. Brasília, DF, 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AgInt nos EDcl no AREsp 615.888/SP. Rel. Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, QUARTA TURMA, julgado em 14/09/2020, DJe 22/09/2020. **Ementário de Jurisprudência**. Brasília, DF, 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AREsp: 1020341 SP (2016/0306828-9). Relator: Ministro Moura Ribeiro. Data de Publicação: DJ 06/06/2017. **Ementário de Jurisprudência**. Brasília, DF, 2017.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp 1733013/PR. Rel. Ministro Luís Felipe Salomão. Quarta Turma. Julgado em 10/12/2019, DJe 20/02/2020. **Ementário de Jurisprudência**. Brasília, DF, 2020.

CÂMARA, Alexandre Freitas. **O novo processo civil brasileiro**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2016.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Teoria e prática da demurrage de contêiner**. São Paulo: Aduaneiras. 2018.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de direito do consumidor**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2019. p. 85.

CUEVA, Ministro Ricardo Villas Bôas. STJ. **Voto no REsp nº 1.286.209**. julgado em 14 de março de 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **O que é? Mercado Spot**. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2099:catid=28&Itemid=23. Acesso em: 30 jun. 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Marine environment**. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**. Barueri: Manole. 2013. v. 3: Contratos e processos.



MARTINS, Eliane m. Octaviano. **Demurrage de contêiner no direito inglês e brasileiro: crítica à reforma do código comercial**. São Paulo: Aduaneiras. 2017.

MELLO, Marcos Bernardes de. **Teoria do fato jurídico: plano da eficácia**. São Paulo: editora, 2007.

NUNES, Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2018. p. 78.

PARANÁ. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. Apelação nº 0003040-14.2016.8.16.0129. 7ª Câmara Cível. Rel.: Des. Joeci Machado Camargo, j. 14/07/2020. **Ementário de jurisprudência**. Curitiba, 2020.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelação nº 1012940-10.2019.8.26.0100. 18ª Câmara Cível. Rel. Des. Pedro Kodama, j. em 11/02/2020. **Ementário de jurisprudência**. São Paulo, 2020.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelação nº 1028260-43.2017.8.26.0562. 18ª Câmara Cível. Rel. Des. Israel Góes dos Anjos, j. em 07/02/2020. **Ementário de jurisprudência**. São Paulo, 2020.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim. **Manual de direito do consumidor: direito material e processual**. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018.

THEODORO JÚNIOR, Humberto. **Direitos do consumidor**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2017. p. 25.

VIANNA, Godofredo Mendes; MARQUES, Lucas Leite. **Direito marítimo**. Rio de Janeiro: FGV, 2018.

