

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
ESCOLA DE DIREITO DE SÃO PAULO

MAURI MARCELO BEVERVANÇO JÚNIOR

**O REGIME JURÍDICO DA ESTADIA NO CONTRATO DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE CARGAS**

SÃO PAULO

2017

MAURI MARCELO BEVERVANÇO JÚNIOR

**O REGIME JURÍDICO DA ESTADIA NO CONTRATO DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE CARGAS**

Trabalho de conclusão apresentado à Escola de
Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas,
como requisito para obtenção do título de Mestre
em Direito.

Campo de conhecimento:

Direito dos negócios

Orientador: Prof. Dr. Luciano de Souza Godoy

SÃO PAULO

2017

Bevervanço Júnior, Mauri Marcelo.

O regime jurídico da estadia no contrato de transporte rodoviário de cargas / Mauri Marcelo Bevervanço Júnior. - 2017.
95 f.

Orientador: Luciano de Souza Godoy

Dissertação (mestrado) - Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getulio Vargas.

1. Transporte de mercadorias. 2. Logística empresarial. 3. Transporte rodoviário de carga - Legislação. 4. Contrato de frete. I. Godoy, Luciano de Souza. II. Dissertação (mestrado) - Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getulio Vargas. III. Título.

CDU 656.025.4

MAURI MARCELO BEVERVANÇO JÚNIOR

**O REGIME JURÍDICO DA ESTADIA NO CONTRATO DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE CARGAS**

Trabalho de conclusão apresentado à Escola de
Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas,
como requisito para obtenção do título de Mestre
em Direito.

Campo de conhecimento:

Direito dos negócios

Data de aprovação:

29/08/2017

Banca examinadora:

Prof. Dr. Luciano de Souza Godoy (orientador)
FGV-EDSP

Prof. Dr. Mario Engler Pinto
FGV-EDSP

Prof. Dr. Adriano Ferriani
PUC-SP

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, pelo incondicional apoio em tudo o que faço. Sem esse apoio, nada seria possível.

Ao meu pai, por sempre ter incentivado meus estudos e meu trabalho e, por representar para mim um modelo de dedicação e superação.

Ao Professor Mario Engler Pinto, pelas orientações e ensinamentos nas aulas do Mestrado Profissional. A dedicação do Professor Mario ao Mestrado Profissional é contagiante, tendo sido um importante estímulo para realização deste trabalho.

Ao Professor Luciano de Souza Godoy, pelo apoio e auxílio dado na realização deste trabalho.

RESUMO

O presente trabalho analisa uma importante disposição da Lei n. 11.442/2007: a definição, no próprio texto da lei de um tempo limite para carregamento e descarregamento de veículo no transporte rodoviário de cargas. Além de definir o tempo limite, a lei define qual a remuneração devida ao transportador em caso de atraso. Esse instituto é atualmente conhecido como estadia no ramo do transporte rodoviário de cargas. Como fica demonstrado neste estudo, os diferentes enquadramentos jurídicos da estadia trazem inúmeras consequências de ordem prática. Na falta de uma análise mais aprofundada por parte da doutrina e jurisprudência, as decisões judiciais tem dado diferentes tipos de tratamento nos casos litigiosos envolvendo a estadia. Seguem indefinidas, portanto, questões relevantes, como o prazo prescricional e forma de cobrança, o responsável pelo pagamento, a necessidade de comprovação de culpa e a possibilidade de livre ajuste prévio entre as partes.

Palavras-chave: Contratos. Transporte rodoviário de carga. Tempo de carga. Tempo de descarga. Estadia.

ABSTRACT

The present work analyzes an important provision of law n. 11.442 / 2007: the definition, in the text of the law of a time limit for loading and unloading of vehicles in road freight transport. In addition to setting the time limit, the law defines what remuneration is due to the carrier in case of delay. This institute is currently known as a *estadia* in the field of road freight transport. As shown in this study, the different legal frameworks of the *estadia* bring numerous practical consequences. In the absence of a more in-depth analysis by the doctrine and jurisprudence, the judicial decisions have given different types of treatment in the litigious cases involving the *estadia*. Therefore, relevant issues such as the statutory deadline and method of collection, the responsible for the payment, the need for proof of fault, and the possibility of free prior adjustment between the parties are therefore undefined.

Key words: Contracts. Road freight transport. Loading time. Unloading time. *Estadia*.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E A ESTADIA	11
2.1	A instituição da estadia e o contexto em que foi promulgada a Lei n. 13.103/2015	15
3	ENQUADRAMENTO JURÍDICO DA ESTADIA	18
3.1	A estadia como cláusula penal	19
3.1.1	Cláusula penal compensatória estabelecida em lei?	22
3.1.2	A questão da culpa	23
3.1.3	Os limites impostos pelo Código Civil/2002	24
3.1.4	O controle judicial da cláusula penal	26
3.2	A estadia como indenização por perdas e danos	28
3.2.1	Possibilidade de cobrança de outros danos	32
3.2.2	A culpa e o responsável	33
3.2.3	Caso fortuito e força maior	36
3.3	A estadia como suplemento do preço do frete	38
4	RESPONSÁVEL PELO PAGAMENTO DA ESTADIA	45
5	ESTADIA E PRESCRIÇÃO	49
5.1	A definição do prazo de prescrição para a cobrança da <i>demurrage</i>	49
5.2	O prazo prescricional para cobrança da estadia	53
6	POSSIBILIDADE DE AJUSTE DIVERSO ENTRE AS PARTES	58
6.1	Exoneração e limitação do dever de indenizar	60
6.2	Livre estipulação do preço do frete e eventual complemento	63
7	O CONTRATO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS: UMA ANÁLISE DA ATUAL PRÁTICA DO MERCADO	65
7.1	Propostas de alterações nas cláusulas do conhecimento de transporte	68
8	CONCLUSÃO	70
	REFERÊNCIAS	72
	APÊNDICES	79
	ANEXOS	84

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o boletim estatístico de janeiro de 2017 da Confederação Nacional dos Transportes, o transporte de cargas no Brasil está assim distribuído entre os diferentes modais: 61,1% modal rodoviário; 20,7% modal ferroviário; 13,6% modal aquaviário; 4,2% modal dutoviário; 0,4% modal aéreo (CNT, 2017). Esses dados estatísticos mostram a grande relevância do modal rodoviário na movimentação de cargas no Brasil, na medida em que mais da metade das cargas são transportadas por meio deste modal.

O transporte de coisas é regulado em capítulo específico do Código Civil de 2002, tendo o transporte rodoviário de cargas sido objeto de legislação específica, com a edição da Lei n. 11.442/2007. Referida lei foi um marco no setor, trazendo uma série de disposições específicas desse ramo do transporte de carga. Entre as disposições trazidas pela lei está o parágrafo 5º do artigo 11, que trata do tempo de espera na carga e descarga do veículo transportador.

Este dispositivo instituiu o que acabou sendo chamado de estadia pelo setor de transportes. Em razão dos gargalos logísticos do país, são recorrentes os atrasos no carregamento e, principalmente, no descarregamento da carga transportada. O problema é ainda mais crítico nos terminais portuários, não sendo incomum a existência de longas filas nestes locais para o descarregamento dos veículos transportadores.

O trabalho tem como objetivo realizar uma detida análise da estadia. Em primeiro lugar, será objeto de estudo a forma como foi instituída e, posteriormente, alterada a estadia. Na sequência, serão analisados os possíveis enquadramentos jurídicos da estadia. Em cada possível enquadramento serão expostos os respectivos pontos sensíveis e problemas de ordem prática que podem surgir.

Após o estudo dos diferentes enquadramentos jurídicos, serão analisadas as questões práticas da estadia, como o responsável pelo pagamento, o prazo prescricional para sua cobrança pela via judicial e a possibilidade de livre ajuste entre as partes. O terceiro ponto, aliás, é uma das maiores controvérsias relacionadas à estadia, em razão da supressão do texto legal que permitia de forma expressa o livre ajuste.

Ao final, serão estudados os instrumentos contratuais utilizados no transporte rodoviário de cargas. Por meio desse estudo e, considerando todas as questões sensíveis levantadas ao longo do trabalho, serão propostas medidas com objetivo de reduzir os riscos do transportador.

Por ser reduzida a doutrina que trate do contrato de transporte rodoviário de cargas de forma específica e aprofundada, será utilizado como base o material doutrinário que trata do direito marítimo. Como será visto no trabalho, no transporte marítimo de cargas há instituto semelhante, chamado de sobre-estadia de contêiner. Em razão da semelhança, serão analisadas as conclusões doutrinárias e jurisprudenciais a respeito da sobre-estadia para, então, se verificar em que medida esses entendimentos podem servir para o estudo da estadia.

Serão objeto de análise, ainda, as decisões judiciais de tribunais estaduais proferidas em recursos que envolveram discussões sobre a estadia. A pesquisa será concentrada nos tribunais dos estados com as quatro maiores frotas de caminhões: Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e São Paulo¹. Serão analisadas, especialmente, as decisões proferidas a partir de março de 2015, tendo em vista a alteração no texto legal ocorrida nesta época. Os conhecimentos e contratos de transporte encontrados nos processos judiciais pesquisados servirão como base para o estudo da atual prática do mercado.

Para o desenvolvimento do trabalho, também será utilizada como fonte entrevista realizada com representante de entidade associativa do transporte rodoviário de cargas. Por meio da entrevista, foi possível verificar como a estadia é tratada na prática e, qual a visão dos empresários de transporte de cargas sobre o tema.

¹ Referidos estados, juntos, possuem mais da metade da frota de caminhões do Brasil (CNT, 2016).

2 O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E A ESTADIA

O Código Civil de 2002 tratou de regular o contrato de transporte no capítulo XIV. Restou revogado o Código Comercial, ao menos na parte em que tratava do transporte de pessoas e de coisas. As disposições do Código Comercial que tratam do transporte marítimo continuam vigentes (VERÇOSA, 2014, p. 364 e 365).

O transporte é o contrato no qual uma das partes obriga-se, mediante remuneração, a transportar pessoa ou coisa (MARTINS, 2017, p. 170). Em razão de possuir semelhanças com outros tipos de contratos, como o de depósito e o de prestação de serviços, discutiu-se na doutrina qual a natureza jurídica do contrato de transporte (MENDONÇA, 1990, p. 157). Trata-se de contrato autônomo, como bem explica Martins (2017, p. 170):

[...] o contrato de transporte, constitui, na realidade, um contrato autônomo, em que há regras concorrentes ao depósito (guarda da coisa para entrega ao destinatário) e à prestação de serviços (transporte da coisa de um lugar para outro), mas que se caracteriza por assumir o transportador essas obrigações conjuntamente, com peculiaridades que não se enquadram naqueles outros contratos.

No caso do depósito, a principal diferença reside no fato de que, no contrato de transporte, a obrigação é de entregar a coisa no lugar estipulado pelo contratante, enquanto que, no contrato de depósito, o depositário deve entregar a coisa no lugar em que foi depositada. Quanto ao contrato de prestação de serviço, cabe destacar que, a prestação, via de regra, deve ser executada pessoalmente pelo prestador², enquanto que no contrato de transporte é comum a execução por intermédio de outrem (MARTINS, 2017, p. 170 e 171).

Em razão de suas especificidades, o transporte de coisas possui tratamento especial no Código Civil de 2002 (artigos 743 a 756). Nessa modalidade de transporte, são três os envolvidos: i) o remetente ou expedidor; ii) o transportador; iii) o destinatário. Como explica Assis (2009, p.375), o remetente é “quem pretende transladar a coisa de um lugar para outro”. Já o transportador é quem “[...] se encarrega, profissionalmente, da transladação” (ASSIS, 2009, p.375).

Apesar de estar envolvido na relação, o destinatário não é considerado parte no contrato. Nesse sentido, Martins (2017, p. 175) assevera que “o destinatário é apenas a pessoa a quem a mercadoria é enviada, não se envolvendo, assim, na feitura do contrato”. A exceção é

² Código Civil de 2002, artigo 605.

verificada quando o remetente atua como representante do destinatário (ASSIS, 2009, p. 375). Cumpre salientar que, em muitos casos, o remetente e o destinatário são a mesma pessoa³.

Apesar de não figurar como parte no contrato de transporte de coisas, o destinatário tem relevante influência nessa relação comercial. Com efeito, o transportador é obrigado a prestar determinadas informações ao destinatário⁴ e tem até o direito de exigir deste documento determinado em lei⁵. O destinatário, por sua vez, tem, o direito de conferir a carga e apresentar as reclamações que entender cabíveis⁶.

Para explicar a posição do destinatário, parte da doutrina afirma haver uma estipulação do remetente em favor de um terceiro, que seria o destinatário (ASSIS, 2009, p. 375). De acordo com Gomes (1999, p. 309 e 310), esta explicação não é satisfatória, pois “[...] ninguém pode estipular para si mesmo e para outrem, não se justificando, ademais, a obrigação do destinatário de pagar o frete”. Para explicar a posição do destinatário, Gomes (1999, p. 310) faz as seguintes considerações:

Seu direito de agir diretamente decorre do poder de disposição da mercadoria, que lhe é transferido pelo expedidor, como se reconhece até nos sistemas que não atribuem ao conhecimento a condição de título de propriedade das mercadorias que representa. Claro é que o direito de disposição do destinatário somente se efetiva no momento em que é avisado da chegada da mercadoria.

A interação entre o transportador e o destinatário, suas consequências e peculiaridades serão melhor analisadas no transcorrer deste trabalho.

Até 2007, o transporte rodoviário de coisas também era regulado por uma lei específica, qual seja, a Lei n. 6.813/1980. Entretanto, referida lei tratava apenas de quem poderia exercer a atividade, restringindo o transporte ao autônomo brasileiro ou, à pessoa jurídica que atendesse aos requisitos de seu artigo primeiro⁷. Em janeiro de 2007 passou a vigor

³ Um exemplo é o transporte de grãos entre o local em que uma *trading* adquiriu o produto e, o local onde fica seu armazém.

⁴ Lei n. 11442/2007. Art. 11 § 1º O transportador obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino

⁵ Lei n. 11.442/2007. Art. 11. § 9º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga.

⁶ Código Civil de 2002. Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Parágrafo único. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.

⁷ Lei n. 6.813/1980. Art. 1º A exploração do transporte rodoviário de cargas é privativa de transportadores autônomos brasileiros, ou a estes equiparados por lei ou convenção, e de pessoas jurídicas que tenham:

I - sede no Brasil;

a Lei n. 11.442/2007, a qual “dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei no 6.813, de 10 de julho de 1980”. A importância da legislação específica decorre das peculiaridades dessa modalidade de transporte, sendo evidentes as diferenças com o transporte de pessoas e o transporte de coisas realizado por outros meios⁸.

O exercício da atividade ficou condicionado a um registro de responsabilidade da Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT)⁹. A lei definiu, ainda, as duas categorias que podem exercer a atividade:

- I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;
- II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

A diferenciação é importante, pois há diferença no tratamento de cada um dos tipos de transportadores¹⁰. Apesar de não citado na lei, no Brasil também há a figura da cooperativa transportadora de carga (CTC)¹¹. Vale citar ser muito comum, no setor, a subcontratação do TAC pela ETC. Grandes empresas do ramo de alimentos, como a Cargill, criaram empresas com a finalidade específica de organizar o transporte de suas cargas¹². Essas empresas costumam contratar, de forma direta, o TAC para o transporte de suas cargas.

A lei do transporte rodoviário de cargas foi inicialmente regulamentada por meio da resolução n. 3.056/2009 da ANTT. Referida resolução foi revogada pela n. 4.799/2015, atualmente em vigência.

Em 2016, a Confederação Nacional dos Transportes publicou o Anuário CNT do Transporte, o qual possui diversas estatísticas do setor. De acordo com o anuário, até abril de

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital social, com direito a voto, pertencentes a brasileiros; e
 III - direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros.

⁸ Ferroviário, aéreo e marítimo.

⁹ Lei n. 11.442/2007. Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

¹⁰ Para citar um exemplo, no caso do transportador autônomo de cargas (TAC), o pagamento do frete deve ser realizado obrigatoriamente por depósito em conta ou outro meio regulamento pela ANTT.

¹¹ Essa categoria está prevista nas resoluções n. 3.056/2009 e 4.799/2015 da ANTT.

¹² Cargill Transportes Ltda. Consultando o CNPJ no website da Receita Federal do Brasil, é possível verificar um baixo capital social (R\$ 1.000,00) e apenas dois sócios, integrantes do mesmo grupo econômico: Cargill Agrícola S.A. e Cargill Prolease Locação de Bens Ltda. Fonte: Receita Federal do Brasil. Disponível em: <https://www.receita.fazenda.gov.br/pessoajuridica/cnpj/cnpjreva/cnpjreva_solicitacao2.asp>. Acesso em: 14 fev. 2017.

2016 o país contava com um total de 880.901 inscritos como transportadores rodoviários de cargas¹³. Nesse universo, 156.765 dos inscritos são ETC, 329 dos inscritos são CTC e 723.807 são TAC.

Por meio da análise do registro de veículos por categorias de transportadores, é possível se ter uma ideia da participação de cada categoria. A tabela abaixo representa uma reprodução¹⁴ do que consta no anuário:

Tipo de Veículo	Total de transportadores			
	Autônomos	Empresas	Cooperativas	Total
CAMINHÃO LEVE (3,5T A 7,99T)	134.347	48.821	757	183.925
CAMINHÃO SIMPLES (8T A 29T)	411.567	215.870	3.003	630.440
CAMINHÃO TRATOR	137.645	295.384	6.475	439.504
CAMINHÃO TRATOR ESPECIAL	914	2.579	64	3.557
CAMINHONETE / FURGÃO (1,5T A 3,49T)	71.502	28.237	189	99.928
REBOQUE	9.731	27.007	238	36.976
SEMI-REBOQUE	113.841	428.667	7.577	550.085
SEMI-REBOQUE COM 5ª RODA / BI-TREM	442	1.671	80	2.193
SEMI-REBOQUE ESPECIAL	192	1.247	31	1.470
UTILITÁRIO LEVE (0,5T A 1,49T)	30.507	11.480	82	42.069
VEÍCULO OPERACIONAL DE APOIO	1.583	1.517	7	3.107
Total	912.271	1.062.480	18.503	1.993.254
Proporção	45,77%	53,30%	0,93%	100%

Quadro 1 – registro de veículos por transportadores

Fonte: adaptado do anuário CNT do transporte – estatísticas consolidadas, 2016, p. 87.

Todos esses dados estatísticos ajudam a entender a dinâmica do transporte rodoviário de cargas no Brasil, sendo evidente uma participação expressiva de transportadores autônomos nesse modal.

Feitos todos esses apontamentos sobre o contrato de transporte, passa-se à análise do objeto deste trabalho: a estadia.

¹³ Com base no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) (CNT, 2016).

¹⁴ Com exceção da última linha, onde constam as proporções.

2.1 A instituição da estadia e o contexto em que foi promulgada a Lei n. 13.103/2015

A já citada Lei n. 11.442/2007 trouxe, no parágrafo 5º do artigo 11 uma novidade: instituiu um tempo máximo de espera para carga e descarga do veículo transportador. O descumprimento do prazo autorizava a cobrança pelo TAC ou a ETC do valor de R\$ 1,00 (um real) por tonelada por hora de espera. Confirma-se a íntegra do dispositivo:

§ 5º Atendidas as exigências deste artigo, o prazo máximo para carga e descarga do veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino; após este período será devido ao TAC ou à ETC o valor de R\$ 1,00 (um real) por tonelada/hora ou fração.

Esse valor passou a ser chamado pela categoria de estadia. Ainda, em diversas decisões judiciais¹⁵ é possível observar que o tema é tratado pelo termo estadia. Além disso, em notícias disponíveis nos websites da Confederação Nacional do Transporte¹⁶ e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres¹⁷ é possível verificar menção ao termo estadia.

Em 25/09/2007, foi acrescentado um parágrafo 6º ao art. 11 da Lei n. 11.442/2007. Referido dispositivo foi introduzido por meio da Lei n. 11.524/2007¹⁸, a qual tinha como objeto principal regular a “utilização de recursos das exigibilidades de aplicação em crédito rural oriundos da poupança rural e dos depósitos a vista para financiamentos destinados à liquidação de dívidas de produtores rurais ou suas cooperativas com fornecedores de insumos, relativas às safras 2004/2005 e 2005/2006”. Referido parágrafo tinha a seguinte redação:

§ 6º O disposto no § 5º deste artigo não se aplica aos contratos ou conhecimentos de transporte em que houver cláusula ou ajuste dispondo sobre o tempo de carga ou descarga.

O dispositivo deixava clara uma possibilidade de ajuste diverso entre o tomador do serviço e o transportador, fosse este TAC ou ETC. Ocorre que, em 02 de março de 2015 foi

¹⁵ Essas decisões serão citadas no decorrer do trabalho.

¹⁶ “[...] outros pontos destacados dizem respeito: à definição clara de termos do setor, para que não haja falhas na interpretação de dispositivos legais; à comprovação de estadia dos caminhões [...]” (CNT, 2016).

¹⁷ “[...] A Lei da Estadia manda o embarcador pagar R\$ 1 por tonelada/hora à transportadora após 5 horas de fila. Já houve terminal condenado por não cumpri-la. O certo seria as empresas receberem a estadia e indenizarem também os caminhoneiros [...]” (CNTT, 2014).

¹⁸ A lei é oriunda da conversão da medida provisória n. 372/2007.

sancionada a Lei n. 13.103/2015, que alterou a redação dos parágrafos 5º e 6º. A nova redação foi no seguinte sentido:

§ 5º O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38.

§ 6º A importância de que trata o § 5º será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

Com as alterações, foi majorado o valor da estadia para R\$ 1,38 e previsto um critério anual de atualização. O texto que tornava clara a possibilidade de ajuste do tempo de carga e descarga foi integralmente suprimido.

Merece especial destaque o contexto em que foi sancionada a Lei n. 13.103/2015. Na época, a presidenta da República Dilma Vana Rousseff estava no início de seu segundo mandato e, já eram visíveis diversos sinais da crise econômica que se instalava no Brasil. O setor de transportes passava por graves dificuldades de modo que, em 18 de fevereiro de 2015 teve início no estado do Paraná a chamada greve dos caminhoneiros. O movimento se alastrou rapidamente, atingindo rodovias de sete estados¹⁹. Em 24 de fevereiro de 2015 os caminhoneiros chegaram a bloquear 124 trechos de rodovias federais (VALOR ECONÔMICO, 2015b), o que levou ao governo federal a propor medidas judiciais para requerer o desbloqueio das estradas e o acionamento da polícia federal para que as decisões judiciais fossem cumpridas (VALOR ECONÔMICO, 2015c).

Entre as reivindicações dos caminhoneiros estavam a redução do preço do óleo diesel, a criação de uma tabela de com preços mínimos de frete, a prorrogação dos financiamentos de caminhões e a atualização do valor da estadia (VALOR ECONÔMICO, 2015d)²⁰. Após reuniões com representantes da categoria, a presidenta sancionou sem vetos a lei sob análise. Na época, a Secretaria Geral de Governo (2015) noticiou o seguinte:

¹⁹ A situação foi relatada em notícia do jornal Valor Econômico, do dia 23 de fevereiro de 2015: “Em protesto, caminhoneiros bloqueiam rodovias de sete Estados: [...] O movimento que começou na quarta-feira, no Paraná e em Santa Catarina, chegou a parar 38 trechos de estradas em outros dois Estados (MT e RS) no domingo e, agora afeta também Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso do Sul [...]” (VALOR ECONÔMICO, 2015a).

²⁰ Fonte: além das notícias já citadas, a publicada no jornal Valor Econômico no dia 24 de março de 2015. A atualização do valor da estadia sempre foi uma demanda dos motoristas de caminhão, como se vê no website institucional da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos.

A presidenta Dilma Rousseff sancionou nesta segunda-feira (2), sem vetos, a nova Lei dos Caminhoneiros. A sanção integral da lei significa o cumprimento de uma das principais propostas do acordo negociado pelo governo no dia 25 de fevereiro, para destravar o impasse entre representantes dos empresários e dos motoristas, que bloqueavam as estradas do país.

Com efeito, a lei tinha como objeto a regulação de diversas questões relacionadas à atividade do motorista profissional²¹. Diante de todo esse contexto, é possível afirmar que as disposições da Lei n. 13.105/2015 estiveram diretamente ligadas com a pauta dos motoristas de caminhões. Desse modo, as alterações introduzidas na Lei n. 11.442/2007 também tinham, como objetivo maior, regular questões ligadas ao TAC. Entretanto, como a estadia é devida ao transportador de um modo geral, nesse ponto, a alteração também atingiu a ETC.

O entendimento desse contexto é importante para a análise dos diversos pontos que serão abordados neste trabalho. Em especial, sobre a possibilidade ou impossibilidade de ajuste da estadia em sentido diverso do que consta no texto legal.

²¹ No preâmbulo da lei, verifica-se que seu objeto era o seguinte: “Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências”.

3 ENQUADRAMENTO JURÍDICO DA ESTADIA

O estudo da estadia passa, necessariamente, pelo seu enquadramento jurídico. É que o enquadramento pode trazer diversas consequências em questões de ordem prática, como prescrição, redução equitativa do valor e responsabilidade quando verificada a ocorrência de caso fortuito ou força maior. Portanto, não se trata de uma discussão meramente acadêmica e sim de uma reflexão com evidentes consequências práticas.

Em geral, ao tratar do transporte de coisas, a doutrina brasileira pouco fala sobre a Lei n. 11.442/2007, não sendo a estadia objeto de análise específica. Por esse motivo, faz-se necessário um estudo comparando a estadia com a sobre-estadia ou *demurrage*, comumente verificada no contrato transporte marítimo de mercadorias em contêineres.

No transporte marítimo de cargas é comum a utilização de contêineres, sendo estes considerados uma unidade de carga. Os contratos costumam estipular um prazo em que deve ser devolvida essa unidade de carga. Ultrapassado esse prazo, passa a ser devida a *demurrage* (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p.22).

Como assinala Gilbertoni (2014, p. 462), nas transações comerciais dessa natureza tornou-se comum “[...] a cobrança escalonada do valor da diária referente à *demurrage*, observando-se o tempo de demora na devolução da unidade”. Apesar de se tratar de um instituto largamente utilizado no transporte marítimo, por prever um mecanismo ágil de compensação em caso de atrasos, a *demurrage* deve estar expressamente prevista no contrato (GILBERTONI, 2014, p. 462). A sua cobrança depende, então, de expressa previsão contratual quanto ao início de sua incidência, o valor e forma de contagem²². Não se trata, então, de instituto previsto em lei ou incorporado aos usos e costumes do transporte marítimo de cargas (DINIZ, 2013, p. 536).

Apesar de estar prevista em lei, a estadia é semelhante à *demurrage*, na medida em que ambos os institutos têm como origem a utilização excessiva de uma unidade de carga²³. Por esse motivo, para o enquadramento jurídico da estadia é possível se valer da doutrina resultante do estudo da natureza jurídica da *demurrage*.

A natureza jurídica da *demurrage* é um assunto controvertido na doutrina brasileira, existindo três correntes majoritárias: indenização, suplemento do preço do frete ou cláusula penal (ALVES, 2015, p. 93). Para Gilbertoni (2014, p. 462), a controvérsia doutrinária e

²² Por dia, fração de dia etc. Como consta no inciso 5 do artigo 567 do Código Comercial, a carta partida deve prever, entre outras coisas “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”.

²³ No caso do transporte rodoviário de cargas, a carreta, o semirreboque etc. No caso do transporte marítimo de cargas, o contêiner.

jurisprudencial também estaria entre três enquadramentos: cláusula penal, indenização por danos materiais estabelecidos contratualmente ou multa.

No presente trabalho, serão analisadas, nesta ordem, três possíveis enquadramentos: cláusula penal, indenização por perdas e danos e suplemento do preço do frete.

3.1 A estadia como cláusula penal

Em amplo estudo que teve como objeto a cláusula penal, Cassetari (2013, p. 51 e 52) chega à seguinte conclusão a respeito de sua definição:

[...] o conceito mais completo de cláusula penal, pena convencional ou multa convencional, baseado em todos estes vistos anteriormente, é de que se trata de uma convenção acessória inserida em negócio jurídico unilateral ou bilateral, em que o devedor da obrigação se compromete, para o caso de inexecução completa da obrigação, de inexecução de alguma cláusula especial, ou simplesmente de mora, a uma sanção de natureza econômica, que pode ser de dar, fazer ou não fazer, nos limites fixados em lei.

Uma das principais funções da cláusula penal é a de fazer uma liquidação prévia dos danos decorrentes do inadimplemento total ou parcial de uma obrigação. Por vezes, a apuração das perdas e danos resultantes do descumprimento da obrigação se mostra um verdadeiro tormento às partes. Uma estimativa prévia do dano evitaria a tarefa de liquida-lo, podendo a penalidade ser exigida independentemente da demonstração de qualquer prejuízo (CAVALIERI FILHO, 2015, p. 386).

Seguindo essa linha de raciocínio, é possível afirmar que a estipulação prévia das perdas e danos reduziria os chamados custos de transação. Os custos de transação²⁴ seriam aqueles “[...] incorridos por conta e em virtude das contratações da empresa com outros agentes econômicos” (FORGIONI, 2015, p. 143). Esses custos de transação se dividem em *ex ante* e *ex post*, conforme ocorram em momento anterior ou posterior à celebração do contrato (FORGIONI, 2015, p. 144). A fixação prévia dos danos mitiga, então, os custos de transação *ex ante* e *ex post*, pois: i) a estipulação prévia tornaria a negociação mais fácil, na medida em que o devedor da obrigação já sabe, de antemão, o custo do inadimplemento da obrigação; ii)

²⁴ Segundo Coase (1990, p. 114 *apud* FORGIONI, 2015, p. 144), “in order to carry out a market transaction, it is necessary to discover who is that one wishes to deal with, to inform people that one wishes to deal and on what terms, to conduct negotiations leading up to a bargain, to draw up the contract, to undertake the inspection needed to make sure that the terms of the contract are being observed, and so on”.

constatado o inadimplemento, o credor não precisa gastar recursos com a apuração e comprovação dos danos, em razão da definição prévia.

Ao analisar as penalidades e os *liquidated damages*, Rea Jr. (1984, p.159) explica que quando o contratante percebe que pode sofrer um dano em razão do inadimplemento de uma obrigação e, constata que o montante do dano poderá ser difícil de provar, há o desejo de especificar o montante do dano no momento de celebração do contrato. Não há incentivo para que o contratante estime o dano em um patamar muito elevado pois, disso resultaria aumento do preço. Ao mesmo tempo, subestimar o montante da perda poderia aumentar o risco ao qual o contratante ficaria exposto. Constatado o inadimplemento, o lesado tem um incentivo para superestimar suas perdas. No caso do inadimplemento, há, ainda, que se considerar os elevados custos em que as partes podem incorrer com a negociação de um acordo ou propositura de ação judicial. Feitas essas considerações, Rea Jr. (1984, p. 159) conclui que “*the expected sum of ex ante and ex post transaction costs may be reduced by predeterminating damages, particular if the probability of breach is high*”.

Há na doutrina brasileira quem defenda ter a cláusula penal um caráter preponderantemente coercitivo, no sentido de reforçar o cumprimento da obrigação pelo devedor. Para Rizzardo (2007, p. 540), na cláusula penal “[...] prepondera o caráter de forçar o cumprimento”, sendo a fixação prévia de danos uma função secundária.

Para parte da doutrina, essa visão dúplice da cláusula penal está superada. Há, então, uma distinção entre a cláusula penal²⁵ e a cláusula de perdas e danos²⁶, como visto nos países de *common law*²⁷, onde há clara diferenciação entre as *penalty clauses* e as *liquidated damages clauses* (SILVA, 2007, p. 240 e 241).

Na realidade, a cláusula penal pode ter somente uma função punitiva, indenizatória das perdas e danos, ou, ainda, de reforço da obrigação. Pode desempenhar, ainda, as três funções ao mesmo tempo (CASSETARI, 2013, p. 52).

Analisando o texto legal que instituiu a estadia, tem-se a impressão de que a finalidade do instituto é uma fixação prévia das perdas e danos. Isso se diz, em primeiro lugar em razão do método de cálculo da estadia: como já visto, é considerada a capacidade de carga

²⁵ De acordo com Silva (2007, p. 241) “a cláusula penal tem por finalidade precípua gerar pressão no devedor, de modo a conduzi-lo ao adimplemento. Por isso, ela não dependeria da existência concreta de algum dano, aplicando-se ainda que o dano exista. O foco é, pois, o cumprimento”.

²⁶ Na diferenciação das duas modalidades, Silva (2007, p. 241 e 242) destaca que “[...] a cláusula de perdas e danos tem por finalidade precípua estabelecer o montante indenizatório, especialmente para casos em que se mostra muito difícil ou custoso liquidar o dano. Ela facilitaria a posição do credor, ao mesmo tempo em que dá segurança ao devedor, não só por evitar que pague quando inexistir dano, como também por melhor pré-dimensionar a sua responsabilidade”.

²⁷ Por exemplo, Estados Unidos da América e Inglaterra.

do veículo transportador e o tempo de espera. A fórmula, portanto, é a seguinte: capacidade em tonelada x tempo de espera x R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos). A direta relação com o que o veículo transportador poderia carregar e, o tempo em que ficou aguardando para carregar ou descarregar, dá a ideia de que o objetivo é uma compensação com o que o transportador deixou de faturar no período.

Essa semelhança com um lucro cessante, equivale a outra evidência de que a estadia teria uma natureza de fixação de perdas e danos. Um veículo transportador parado significa a não realização de fretes, surgindo, então, o direito à indenização por lucros cessantes. Ocorre que, como já dito, a prova dessa modalidade de dano pode ser de difícil e custosa produção. É que, para se calcular o valor do lucro, devem ser mensurados o valor médio do faturamento bruto e, os custos indiretos e os diretos²⁸. Essa apuração, por certo, demanda uma perícia contábil, sendo difícil imaginar que, a cada vez em que se ultrapasse o tempo limite de carga ou descarga, o transportador se sentisse estimulado a realizar esse levantamento e buscar o ressarcimento.

Nesse sentido, é possível dizer que, da forma que foi prevista, a estadia traz considerável facilidade no ressarcimento dos danos causados pelo inadimplemento parcial da obrigação, tornando a relação mais dinâmica. São, portanto, mitigados os custos de transação *ex ante*, na medida em que o tomador do serviço e o transportador, já sabem, de antemão, qual será o valor devido em caso de atraso na carga ou descarga. Também são mitigados os custos *ex post*, na medida em que o valor devido é de fácil cálculo, não existindo, a princípio, potencial para maiores discussões sobre a quantia.

Também está presente o caráter de reforço de cumprimento da obrigação, na medida em que estimula o tomador do serviço a envidar esforços para que a carga e a descarga ocorram no prazo máximo de cinco horas. A cada fração de hora de atraso, o valor da estadia a ser pago aumenta.

Apesar de todas essas semelhanças com uma fixação prévia de perdas e danos, o enquadramento da estadia como cláusula penal esbarra em alguns obstáculos, como certas restrições e/ou limitações legais. Esses pontos serão abordados na sequência.

²⁸ Como explica Hoog (2009, p. 170), “à luz da ciência da contabilidade, a receita não quer dizer lucro e sim, uma forma de encaixe. Já o lucro ou rentabilidade que cessou no sentido contabilístico, pode buscar o faturamento cessante, ou a receita cessante delas excluídos os gastos variáveis, em decorrência do prejuízo relativo às parcelas de despesas e custos fixos, bem como a distribuição dos itens variáveis que compõem o preço de venda [...]”.

3.1.1 Cláusula penal estabelecida em lei?

Na tentativa de enquadramento da estadia como cláusula penal, uma primeira questão que surge é a possibilidade de sua estipulação em lei. Da leitura dos artigos 408 a 411 do Código Civil de 2002, verifica-se que o legislador usou o verbo estipular, o que dá a entender que a cláusula penal depende de uma estipulação dos contratantes.

De fato, a cláusula penal tem nítido caráter dispositivo, ou seja, depende da vontade das partes. Por esse motivo, a cláusula penal dependeria, sempre, da vontade das partes em inseri-la no negócio jurídico, sendo livre o seu conteúdo, desde que não contrariem as limitações impostas na lei (TAVARES, 2007, p.366).

No conceito dado por Gagliano e Pamplona Filho (2015, p. 332), “[...] a cláusula penal é um pacto acessório, pelo qual as partes de um determinado negócio jurídico fixam, previamente, a indenização devida em caso de descumprimento culposo da obrigação principal, de determinada cláusula do contrato ou em caso de mora”.

Na realidade, não se deve confundir cláusula penal com a multa simples, sendo esta a fixada de modo unilateral pela lei, juiz, ou administração pública. A cláusula penal requer, necessariamente, a estipulação pelas partes em um negócio jurídico (CASSETARI, 2013, p. 56 e 57).

Sobre a diferenciação entre a multa simples e a cláusula penal, Cassetari (2013, p. 57) conclui o seguinte:

[...] não se pode afirmar que a multa simples é sinônimo de cláusula penal pura, uma vez que a primeira vem sendo utilizada como a multa fixada por lei e não pelas partes de um determinado negócio, como a segunda. A cláusula penal pura deve ser entendida, também, como sinônimo de multa convencional ou pena convencional.

Com efeito, seria incompatível admitir que o legislador pudesse fixar uma cláusula penal compensatória, na medida em que a prévia fixação das perdas e danos seria uma atribuição das partes contratantes, tendo em vista que são elas quem podem dispor a respeito do valor que seria adequado para compensação dos danos.

Se por um lado a estadia não pode ser enquadrada como cláusula penal, também não parece se tratar de uma multa simples. É que, nesse caso, a parte poderia cobrar todo o valor da estadia e, ainda, requerer indenização por quaisquer perdas e danos que tenha suportado.

Considerando que, durante a incidência da estadia, os custos do transportador são reduzidos²⁹, a cumulação da estadia com indenização por lucros cessantes poderia se revelar desproporcional, causando verdadeiro enriquecimento sem causa, o qual é vedado pelo artigo 884 do Código Civil de 2002.

3.1.2 A questão da culpa

O artigo 408 do Código Civil de 2002 estabelece que “incorre de pleno direito o devedor na cláusula penal, desde que, culposamente, deixe de cumprir a obrigação ou se constitua em mora”. Portanto, não há dúvidas de que o devedor só incorrerá na cláusula penal se o descumprimento da obrigação decorrer de ato ou omissão culposa. Nos diversos conceitos de cláusula penal vistos anteriormente, verifica-se a presença do elemento subjetivo culpa.

O atraso na carga ou na descarga pode ocorrer em razão de diversos fatores, sendo certo que estes podem decorrer de ato comissivo ou omissivo do remetente. Como exemplos, podemos citar o caso em que o remetente contrata TAC para transportador uma carga de um de seus armazéns para outro, localizado em outra cidade. Se ao chegar no local de destino o transportador se deparar com um armazém no limite de sua capacidade e, tiver que aguardar por mais de cinco horas para que o problema seja solucionado, se está diante de evidente ato culposos por parte do remetente.

Ocorre que o atraso pode decorrer da ação ou omissão de terceiros, que não seriam partes do contrato de transporte, como: destinatário³⁰, agentes portuários, agentes da administração pública etc. Nesses casos, o remetente poderia se isentar do pagamento da estadia, alegando culpa de terceiro. Essa afirmação é feita, com base na premissa de que seria responsabilidade do remetente pagar o valor da estadia. O assunto será tratado, de forma mais detalhada, em capítulo próprio.

Não parece ter sido intenção do legislador que a cobrança da estadia dependa da comprovação de culpa. Com efeito, a lei estabeleceu, de forma objetiva, que ultrapassado o prazo limite para carga e descarga, é devida a estadia. Verifica-se, portanto, nova incompatibilidade entre a estadia e a cláusula penal.

²⁹ Como o veículo transportador está parado, aguardando a carga ou a descarga, não há custo com combustível, desgaste do veículo, desgaste de peças etc.

³⁰ Como já dito anteriormente, o destinatário não é parte no contrato, apesar de ter certa interferência na relação. Reforçando este entendimento Diniz (2013, p. 512) afirma que o “[...] destinatário não é parte integrante da relação contratual, mas tão somente a pessoa a quem a mercadoria será enviada”.

3.1.3 Os limites impostos pela lei

Ao regular a cláusula penal, o Código Civil de 2002 impôs alguns limites à liberdade de contratar das partes. O primeiro limite é previsto no artigo 412, que estabelece como teto da cláusula penal o valor da obrigação principal.

Não há muita discussão na doutrina a respeito da natureza cogente dessa norma. Ao comentar a disposição equivalente prevista no Código Civil de 1916, Arruda Alvim (2011, p. 215) assevera que, tanto a cláusula penal moratória como a compensatória submetem-se ao limite equivalente ao valor da obrigação principal. Sobre essa limitação, Arruda Alvim (2011, p. 216) conclui o seguinte:

Nessa norma se reconhece, desde sempre, o seu caráter cogente, como tal reconhecido pela doutrina e por todas as decisões. Portanto, cláusula em que se haja ajustado diferentemente do limite do art. 920 do CC não pode substituir, nessa medida e dimensão, em que ultrapasse essa delimitação, que é intransponível.

Sendo o limite da cláusula penal equivalente ao da obrigação principal, não seriam raras as vezes em que o transportador poderia ser prejudicado. É que a obrigação principal, no contrato de transporte, seria o preço do frete. Como o preço do frete normalmente está relacionado à distância a ser percorrida, em trajetos curtos o valor do teto poderia ficar em patamar baixo. Nesse caso, o teto poderia ser facilmente atingido, desequilibrando a relação.

Outra restrição imposta pelo Código Civil de 2002 é o disposto no parágrafo único do artigo 416. Segundo esse dispositivo, salvo ajuste em contrário, o credor não pode exigir indenização suplementar caso o prejuízo exceda o estabelecido na cláusula penal. Mesmo em caso de ajuste pela possibilidade de cobrar perdas e danos adicionais, compete ao credor provar o prejuízo excedente.

Segundo Azevedo (2009, p. 82 e 83), antes mesmo da edição do Código Civil de 2002 o posicionamento majoritário na doutrina³¹ era no sentido de que, uma vez estabelecida pelas partes a cláusula penal, não era admitido ao credor requerer indenização por prejuízo excedente. O Código Civil de 2002 positivou, então, a doutrina majoritária sobre o assunto.

³¹ Ao comentar o assunto, na vigência do Código Civil/1916, Bevilacqua (1943, p. 66, *apud* AZEVEDO, 2009, p. 82) afirmou o seguinte: “poderá, sem dúvida, acontecer que a pena convencionada seja inferior ao valor do prejuízo realmente sofrido pelo credor. Pensam alguns que, neste caso, a lei deve permitir-lhe reclamar, além da pena, o restante do prejuízo. O sistema do Código não admite, porém, essa cumulação da pena e de suplemento de perdas e danos, que tiraria à cláusula uma de suas principais vantagens que é a prévia determinação das perdas e danos, e a consequente simplificação do processo, dispensando a liquidação. Tal cumulação somente se admitirá, quando, expressamente, estipulada”.

Portanto, “[...] salvo manifestação expressa das partes, o sistema jurídico brasileiro não admite que a indenização por perdas e danos possa exceder o valor predeterminado por meio da cláusula penal” (AZEVEDO, 2009, p. 83).

Essa possibilidade de convenção em sentido contrário ao previsto na lei é vista, por parte da doutrina, como algo que desnatura a cláusula penal. Ora, sendo a principal função da cláusula penal estimar de forma antecipada as perdas e danos, é um contrassenso permitir às partes que convençionem a possibilidade de cobrança de indenização suplementar. Se as partes entendem não ser possível ou desejável a fixação prévia, podem deixar de inserir no negócio a cláusula penal compensatória em caso de inadimplemento (CASSETARI, 2013, p. 128).

Para Cassetari (2013, p. 128 e 129), o dispositivo sob análise seria até inconstitucional, pois:

Com base na eficácia horizontal dos direitos fundamentais, já tratada anteriormente, entendemos que a possibilidade aberta no Código Civil de 2002 para se convencionar a possibilidade de se pleitear a indenização suplementar é inconstitucional por flagrante afronta ao princípio da isonomia, esculpido no art. 5.º da CF [...]

Essa inconstitucionalidade ocorre em razão de o Código permitir que o credor possa ter no negócio jurídico cláusula que permita pleitear a indenização suplementar se o valor da multa for insuficiente para remunerar as perdas e danos, mas não dá ao devedor a possibilidade de pagar menos se o inverso ocorrer, ou seja, se a pena convencional for maior que os danos causados. Aliás, se ambas as hipóteses fossem admitidas, o instituto da cláusula penal não teria razão de existência.

De fato, a disposição em comento desnatura a cláusula penal. Entretanto, é difícil considera-la inconstitucional pois, se há alguma contrariedade à constituição, essa seria, no máximo, reflexa.

De qualquer modo, no caso da estadia, não há qualquer ressalva na lei sobre a possibilidade de cobrança de prejuízo adicional. Sendo assim, se a estadia for considerada cláusula penal, sem a ressalva no contrato de transporte a respeito da possibilidade de cobrança de prejuízo adicional, seria questionável eventual pedido indenizatório deduzido pelo transportador por danos suplementares. Mesmo com a ressalva, tendo o legislador se silenciado sobre a questão no texto legal, a indenização suplementar seria questionável.

3.1.4 O controle judicial da cláusula penal

A cláusula penal está, ainda, submetida ao controle judicial, tendo em vista que, por força do que prevê o artigo 413 do Código Civil de 2002, esta deve ser reduzida equitativamente pelo juiz quando a obrigação tiver sido parcialmente cumprida em parte, ou se o montante se revelar manifestamente excessivo. Trata-se, no entendimento da doutrina dominante, de norma cogente, que não pode ser renunciada (CASSETARI, 2013, p. 95 e 96).

Com efeito, o enunciado n. 355 da IV Jornada de Direito Civil do Conselho da Justiça Federal (2006) estabelece que “não podem as partes renunciar à possibilidade de ser reduzida equitativamente a cláusula penal, se ocorrer qualquer das hipóteses previstas no art. 413 do CC/2002, por ser a mesma preceito de ordem pública”.

São inúmeros os casos em que o Judiciário intervém no ajuste feito pelas partes e reduz o montante da cláusula penal, podendo ser citado como exemplo a decisão proferida no julgamento do Recurso Especial n. 1.424.074/SP (STJ, 2015). O julgado foi assim ementado:

RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER CUMULADA COM COBRANÇA E INDENIZAÇÃO. LOCAÇÃO DE BANCO DE DADOS. CONTRATO DE ADESÃO. CARACTERÍSTICAS. INEXISTÊNCIA. EXCEÇÃO DO CONTRATO NÃO CUMPRIDO. INTERPRETAÇÃO DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS. REEXAME DE PROVAS. NÃO CABIMENTO. SÚMULAS NºS 5 E 7/STJ. CLÁUSULA PENAL. EXCESSO. REDUÇÃO.

1. Trata-se de ação de obrigação de fazer cumulada com cobrança e indenização, na qual se discute inadimplência em contrato de locação de banco de dados baseado na adoção do processo de filtragem denominado "merge and purge" (fusão e expurgo), que consiste no cruzamento de dados, de modo a eliminar duplicidade de registros, priorizando aqueles que devem ser utilizados em banco de dados do contratante.

2. O contrato de adesão tem como principal característica o fato de ser desprovido de fase pré-negocial, porquanto é elaborado unilateralmente, cabendo à outra parte contratante, que figura na condição de aderente, apenas aceitar as cláusulas padronizadas ali contidas, de modo que não lhe é assegurada interferência no conteúdo do ajuste.

3. O negócio jurídico em exame é dotado de singularidade, principalmente se observado seu objeto, qual seja, a locação de banco de dados. A inexistência de cláusulas padronizadas, a adoção do método de filtragem "merge and purge", o valor estipulado e outras peculiaridades afastam o caráter impositivo e unilateral da avença, de modo que a eventual existência de ambiguidade ou contradição na interpretação do contrato em tela não atrai a incidência do disposto no art. 423 do Código Civil.

4. Rever os fundamentos do acórdão recorrido no tocante à exceção de contrato não cumprido demandaria, na hipótese, interpretação de cláusulas contratuais e o revolvimento conjunto fático-probatório, providências vedadas em recurso especial pelas Súmulas nºs 5 e 7/STJ.

5. Constatado o excesso do montante estabelecido em cláusula penal, deve o

magistrado reduzi-la a patamar razoável, de acordo com as obrigações cumpridas, observadas a natureza e a finalidade do contrato.

6. Recurso especial de American Express do Brasil Tempo Ltda. não provido. Recurso especial de Seta Empreendimentos e Participações S/C Ltda. provido para fixar a multa contratual em 20% do valor da condenação, que corresponde à extensão das obrigações não cumpridas.

A decisão recorrida tinha entendido pela nulidade da multa, em razão de ser manifestamente excessiva. Como se vê no voto no relator do julgado em comento, a cláusula penal tinha a seguinte redação no contrato:

[...] Caso se verifique por parte da American Express qualquer ato em desacordo com o disposto acima, caberá a Seta uma indenização igual ao dobro do valor a ser pago pela Amex a Seta, a saber, o dobro do valor do adiantamento mais o valor adicional complementar a ser pago ao final do 'merge and purge'" (fl. 24).

O relator entendeu que, apesar de excessiva, a cláusula não era nula. Deste modo, considerando a extensão das obrigações inadimplidas e, a ausência de má-fé, reduziu o valor da cláusula penal para 20% (vinte por cento) do valor da condenação. Confira-se trecho do voto:

[...] muito embora a recorrente aponte outras infrações contratuais, que não foram abordadas pelo Tribunal estadual, os autos revelam descumprimento da cláusula que lhe assegura o pagamento pelos dados de pessoas efetivamente utilizados após o processo de filtragem denominado "merge e purge". Tanto que houve a necessidade de busca da tutela jurisdicional que culminou na condenação da empresa American Express, pelas instâncias ordinárias, soberanas no exame do conjunto fático-probatório, ao pagamento da diferença apurada, de acordo com o laudo pericial, nos termos da sentença mantida pelo acórdão recorrido. Logo, impõe-se que seja assegurada a incidência de cláusula penal, a qual deve recair no percentual de 20% (vinte por cento) sobre o valor da condenação, por expressar a extensão das obrigações não cumpridas no contrato em tela, considerando, ainda, a indiscutível dúvida que incidiu sobre o alcance da cláusula contratual que estabeleceu o método de filtragem denominado "merge and purge" e a ausência de má-fé na conduta da empresa ora recorrida.

Sendo a norma cogente e aplicável a qualquer tipo de cláusula penal inserida em negócio jurídico, a princípio não haveria óbice para que houvesse o controle judicial do valor da estadia³². Entretanto, como o valor da estadia foi fixado pelo próprio legislador, permitir-se a sua redução com base no artigo 413 do Código Civil de 2002 causa espécie. Com efeito, o

³² Mesmo porque, seria perfeitamente possível analisar, entre outras questões, o grau de culpa das partes e a extensão do inadimplemento.

dispositivo está inserto em lei especial, em que não foi ressalvada a possibilidade de controle judicial. Sendo assim, em princípio, prevaleceria o disposto na lei especial.

3.2 A estadia como indenização por perdas e danos

Como já dito, parte da doutrina que trata do transporte marítimo entende ter a *demurrage* uma natureza indenizatória. Ela seria, portanto, uma indenização por perdas e danos convencionada pelas partes, no caso de atraso por parte do fretador no cumprimento de suas obrigações. Não seria, então, um complemento do preço do frete (LACERDA, 1963, p. 204).

Ao afirmar que a *demurrage* tem uma natureza indenizatória, Diniz (2013, p.536) assevera que o instituto consiste em uma multa ou taxa diária, de cunho indenizatório. Gilbertoni (2014, p.461) entende que a *demurrage* é uma indenização a ser paga em razão da demora no carregamento ou descarregamento de navio afretado ou pelo uso do container. Por esse motivo, entende que “[...] resta evidente a natureza indenizatória da *demurrage*, em especial porque a não devolução do contêiner pode comprometer seriamente os negócios do proprietário” (GILBERTONI, 2014, p.461).

Esse enquadramento encontra, inclusive, eco na jurisprudência³³ brasileira. Como exemplo, cita-se o Recurso de Apelação n. 1007849-81.2014.8.26.0562, julgado pela 38ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo (2017b). Na decisão, entendeu-se que a *demurrage* teria natureza e indenizatória, não se tratando de uma cláusula penal. Por esse motivo, concluiu-se que não seriam aplicáveis as disposições previstas no Código Civil sobre a cláusula penal. Confira-se a ementa:

Cobrança. Sobreestadia de containers (*demurrage*). Sentença que julgou procedente a demanda. Irresignação da requerida. Preliminares de cerceamento de defesa, ilegitimidade passiva e inépcia da inicial afastadas. Mérito. Cobrança excessiva não demonstrada – fundamentos genéricos apresentados pelas recorrentes não têm o condão de afastar a dívida descrita na inicial. Escusa do descumprimento contratual por "caso fortuito e força maior", causados pelo atraso de liberação dos containers pelo sistema portuário brasileiro. Inocorrência, por se tratar de fato notório e, portanto, previsível. **Natureza indenizatória da *demurrage*. Inaplicabilidade das**

³³ Em pesquisa no Tribunal de Justiça de São Paulo, são inúmeras as decisões nesse sentido, valendo citar: APELAÇÃO - AÇÃO ORDINÁRIA DE COBRANÇA - Cobrança de sobreestadia de contêineres – Prescrição afastada pelo Superior Tribunal de Justiça - Cobrança de sobreestadia que é praxe no âmbito das atividades de transporte marítimo – Apelante anuiu com a cobrança de "*demurrage*" por meio de termo de responsabilidade de devolução de contêineres, pelo qual se depreende a sua ciência e aquiescência em relação à possibilidade de cobrança de taxas de sobreestadia – "*Demurrage*" que não tem natureza jurídica de cláusula penal, mas indenizatória, pelo descumprimento contratual - Ação procedente – Sentença mantida -- Recurso desprovido. (TJSP, 2017a).

exceções previstas nos artigos 408 e 412 do Código Civil. Sentença mantida. Recurso não provido. (destaques não originais).

No transporte rodoviário de cargas, o impacto causado pelo o atraso na carga e descarga é semelhante: com o veículo parado, o transportador deixa de realizar outros fretes. Se o transportador deixa de realizar outros fretes, deixa de faturar³⁴ e, deixa de ter lucro. Há, então, nítida semelhança com lucros cessantes, espécie de dano material.

Dano seria “[...] o prejuízo que alguém sofre na sua alma, corpo ou bens, quaisquer que sejam o autor e a causa lesão ” (MONTENEGRO, 2005, p. 7). Segundo Wald (2015, p. 90), o dano patrimonial, também chamado material, traduz um efeito economicamente apreciável dos bens e direitos do seu titular.

O dano material divide-se em emergente e lucro cessante. O dano emergente é um prejuízo real, efetivo e atual no patrimônio do lesado. Já o lucro cessante é o um dano futuro, que guarda relação com aquilo que o lesado deixou de ganhar ou vá deixar de ganhar (WALD, 2015, p. 90).

Como já visto, os lucros cessantes não equivalem ao faturamento bruto. Do faturamento bruto, devem ser descontados todos os custos diretos e indiretos, pois a lei fala, de forma específica, em lucro. O artigo 402 do Código Civil de 2002 fala ainda em razoabilidade. Como explica Cavalieri Filho (2015, p. 176), razoável “[...] é tudo aquilo que seja, ao mesmo tempo, adequado, necessário e proporcional; é aquilo que o bom-senso diz que o credor lucraria, apurado segundo um juízo de probabilidade, de acordo com o normal desenrolar dos fatos”.

Uma primeira incompatibilidade que surge no enquadramento da estadia como lucro cessante é, justamente, o primeiro termo: lucro. Sobre o tema, Hoog (2009, p. 166) assevera o seguinte:

Como regra geral o lucro cessante é o lucro líquido remanescente, depois de deduzidos os custos, as despesas, os tributos, as contribuições sociais e as participações (Lei 6.404/76, art. 191), que deixou de ser realizado por ato alheio à vontade da empresa. Assim, todo e qualquer lucro cessante a indenizar deve partir do que razoavelmente a vítima deixou de ganhar com base nos seus rendimentos anteriores ao evento danoso e nunca em supostos ganhos posteriores ao evento.

Sendo a estadia um valor fixado por lei, é evidente que não se considera aquilo que, individualmente, cada transportador teria razoavelmente deixado de lucrar. Ora, o transporte rodoviário de cargas se subdivide em diversas categorias, tendo cada uma sua especificidade.

³⁴ Pela definição do artigo 730 do Código Civil de 2002, o transporte deve, necessariamente, ser oneroso.

Considerando só os tipos de carretas, já se constata uma variedade relevante: graneleira, *sider*, baú, baú refrigerado, caçamba, basculante, tanque, porta-contêiner. Cada tipo de carreta³⁵ é apta para transportar determinados tipos de cargas, possuindo realidades de custo e preço de frete diferentes.

Há, também, diferença quanto à especialidade do transporte, tendo em vista que determinadas cargas possuem regras específicas, como as classificadas como perigosas³⁶ e indivisíveis³⁷. É considerável também a diferença entre os custos do ETC e do TAC, visto que o primeiro tem uma série de custos indiretos³⁸ que o segundo não possui.

Diante de todo esse cenário, não parece razoável que o valor fixado em lei possa corresponder aos lucros cessantes decorrentes da paralisação do veículo transportador. É evidente que, em razão das diferentes realidades, os custos e as margens de lucro são diferentes. Além disso, como já salientado anteriormente, quando o veículo transportador está parado, os custos diminuem: não há custo com combustível, desgaste do veículo, pedágio etc. A conclusão é óbvia: o correto dimensionamento do lucro cessante teria que ser feito caso a caso.

Há outro fato que indica incompatibilidade com o lucro cessante: mesmo que se passe apenas meia hora do prazo limite (cinco horas), a estadia já é devida, ainda que em valor pequeno. Dito isso, não parece razoável se entender que, em razão de meia hora de atraso, teria ocorrido um lucro cessante. Ora, dificilmente uma fração de hora faria com que um transportador perdesse a oportunidade de realizar o frete seguinte. Como já destacado, o lucro cessante orienta-se pelo critério de razoabilidade, não sendo cabível sua indenização quando não preenche esse requisito.

Por fim, se o valor dos lucros cessantes decorrentes do atraso for superior ao do montante da estadia, haveria o enriquecimento ilícito do tomador do serviço. Por outro lado, se o valor fosse inferior ao da estadia, haveria o enriquecimento ilícito do transportador.

Não é razoável afirmar que se trataria, então, de uma estimativa prévia dos lucros cessantes. É que essa linha de raciocínio deriva para o conceito de cláusula penal compensatória.

³⁵ Essas ainda podem, se subdividir em bitrem, bitrem nove eixos, rodotrem, semirreboque, entre outras.

³⁶ O motorista precisa realizar um curso específico para transporte de produtos perigosos e cargas indivisíveis, segundo resolução n. 168/2004 do Conselho Nacional de Trânsito (2004).

³⁷ De acordo com o artigo 4, I da Resolução n. 1/2016 do Departamento Nacional de Infraestrutura (2016): “carga indivisível é a carga unitária com peso e/ou dimensões excedentes aos limites regulamentares, cujo transporte requeira o uso de veículos especiais com lotação (capacidade de carga), dimensões, estrutura, suspensão e direção apropriadas. São exemplos de carga indivisível, entre outras: máquinas, equipamentos, peças, pás eólicas, vagões, transformadores, reatores, guindastes, máquinas de uso industrial, na construção e máquinas agrícolas, estruturas metálicas, silos; [...]”. O transporte desse tipo de carga tem uma série de requisitos e requer providências adicionais, podendo até ser necessário o uso de escolta.

³⁸ Custos decorrentes da estrutura da empresa em geral.

Apesar de todas essas incongruências, os tribunais estaduais brasileiros têm entendido que a estadia teria uma natureza indenizatória. Na pesquisa, não foram encontradas decisões debatendo de forma mais específica a questão. Entretanto, o pedido de pagamento da estadia é normalmente tratado como um pedido indenizatório. Como primeiro exemplo, cita-se decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo (2016c), assim ementada:

Indenizatória por danos materiais - Transporte rodoviário autônomo - **Indenização pela demora no descarregamento de carga** - Caso vertente em que o contrato de transporte não prevê prazo específico para o transportador aguardar o descarregamento das mercadorias Incidência do art. 11, §5º, da Lei nº 11.442/07 - Prova produzida a demonstrar atrasos superiores a cinco horas nos descarregamentos das cargas Inexistência de prova de culpa do autor pelos atrasos, obrigando-se a ré ao pagamento da remuneração em razão do transporte realizado Indenização por dano material devida Sentença reformada Recurso provido. (destaques não originais).

Ao fazer o relatório, o Desembargador Relator, asseverou o seguinte: “cuida-se de ação indenizatória objetivando o autor a condenação da ré de valores pelo tempo excessivo de operação de carga e descarga de mercadorias transportadas para a ré, além de indenização por danos morais”. Ressalta-se, ainda, que, para fixar a responsabilidade, a decisão adentrou na discussão a respeito da culpa pelo atraso.

Em um recurso de outro caso, julgado pela 4ª Turma Recursal Cível do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (2014), a Juíza Relatora fez as seguintes considerações em seu voto:

[...] O autor – proprietário de caminhão que realiza transporte de cargas – teve o veículo, que explora economicamente, retido por 27 horas aguardando desembarque da mercadoria (comprovantes folhas 17-23).
Disso advieram prejuízos materiais, uma vez que o autor ficou privado, durante o período, da adequada exploração econômica do bem.
Como é sabido, profissionais autônomos que desenvolvem atividade de transporte de cargas têm rendimentos conforme viagens que cumprem. Por isso, é certo que a retenção do caminhão, impedindo a realização de outras atividades, significa prejuízos ao seu proprietário.

Interpretando-se as razões de decidir da Juíza Relatora, chega-se à conclusão de que entendeu ser a estadia uma indenização por dano material decorrente do que o transportador deixou de lucrar.

Em acórdão proferido pela 11ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Paraná (2017b), verifica-se a menção expressa ao lucro cessante. A seguir, trecho da ementa:

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE COBRANÇA DE INDENIZAÇÃO POR LUCROS CESSANTES POR FRETES NÃO TRABALHADOS AGUARDANDO DESCARGA EM ESTADIA FORÇADA.

SITUAÇÃO FÁTICA. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA DE GRÃOS. DESCARGA DA MERCADORIA NÃO AUTORIZADA NO DESTINO FINAL. ESPERA POR 7 (SETE) DIAS PELA AUTORIZAÇÃO PARA DESCARGA. TRANSPORTADORA QUE INDICA NOVO TERMINAL PARA O DESCARREGAMENTO. AUTORES QUE BUSCAM A INDENIZAÇÃO PELAS ESTADIAS (DIÁRIAS). SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA. INSURGÊNCIA DOS AUTORES.

[...]

INDENIZAÇÃO DE ESTADIAS. CABIMENTO. APLICAÇÃO DOS ARTIGOS 186 E 927 DO CCB.

[...]

RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO PARA CONDENAR A APELADA TRANSPORTADORA ROMA LOGÍSTICA LTDA. NA INDENIZAÇÃO POR ESTADIAS.

Apesar de analisar o pedido como indenização por lucros cessantes, a decisão não faz uma reflexão mais aprofundada sobre o assunto. E isso se verificou nas demais decisões encontradas: não há discussão sobre a natureza jurídica da estadia, restringindo-se o debate a questões fáticas, prescrição, responsável pelo pagamento, exoneração em razão de ausência de culpa, ajuste contratual em sentido diverso, entre outras matérias.

Em razão dos apontamentos já feitos, que indicam uma incompatibilidade entre a estadia e os lucros cessantes, não parece correto o entendimento dos tribunais. Em seguida, passa-se a análise de alguns pontos relacionados ao enquadramento da estadia como indenização por lucros cessantes.

3.2.1 Possibilidade de cobrança de outros danos

Ao contrário da cláusula penal, a indenização por perdas e danos deve sempre corresponder ao que o lesado efetivamente perdeu e ao que razoavelmente deixou de lucrar. É isso que se extrai da redação dos artigos 402 e 403 do Código Civil de 2002.

Sendo essa a constatação, não é necessária uma reflexão mais aprofundada para concluir que, enquadrando-se a estadia como indenização por lucros cessantes, seria permitido ao transportador reclamar indenização por outros danos que tenha sofrido, desde que sejam danos materiais emergentes ou danos extrapatrimoniais. O transportador poderia cobrar, por exemplo, a despesa com local para estacionamento do veículo, prêmio suplementar de seguro de carga, multa contratual por não atendimento tempestivo de outro cliente etc.

Como a estadia já seria a indenização pelos lucros cessantes, não seria razoável se admitir pedido de indenização por lucros cessantes suplementares. Se esse pedido fosse possível, também teria que ser permitido ao devedor requerer a redução do valor da estadia, quando se provasse que o efetivo lucro cessante do transportador foi inferior. Essa situação, por óbvio, acabaria por desnaturar a estadia.

3.2.2 A culpa e o responsável

A questão da culpa já foi abordada quando se analisou a cláusula penal. Entretanto, no regime jurídico da responsabilidade contratual por perdas e danos, o elemento culpa ganha especial relevância, visto que, o sistema de responsabilidade civil no Brasil, em geral, tem como um de seus fundamentos a culpa.

Com efeito, Lima (p. 176, *apud* DIAS, 2006, p. 62) afirma que “o nosso direito, em tese, adota o princípio da culpa como fundamento da responsabilidade”. O artigo 186 do Código Civil, ao definir o ato ilícito, estabelece a responsabilidade decorrente de ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência violadoras do direito, o que tem como sustento a culpa (STOCO, 2013, p.156). Existem as exceções, onde o legislador admite a responsabilidade sem culpa (DIAS, 2006, p.62).

Para Wald (2015, p. 124), na responsabilidade contratual, o lesado estaria dispensado de comprovar a culpa, em vista do que dispõe o artigo 389 do Código Civil de 2002. Entretanto, de acordo com Gonçalves (2007, p. 30) “em regra, a responsabilidade, seja extracontratual (art. 186), seja contratual (arts. 389 e 392), funda-se na culpa”. Dias (2006, p. 154 e 155) critica essa divisão entre responsabilidade contratual e extracontratual, concluindo que a responsabilidade seria unitária.

Como a estadia está prevista em lei, poder-se-ia afirmar que o descumprimento do prazo de cinco horas para a carga ou descarga configuraria uma violação de um dever jurídico. Nesse caso, a responsabilidade seria extracontratual³⁹. Entretanto, é evidente que o pagamento da estadia irá decorrer de uma relação jurídica negocial prévia, razão pela qual, apesar de estar prevista em lei, parece mais razoável classificá-la como contratual⁴⁰.

³⁹ Como assevera Cavalieri Filho (2015, p. 33) “se a transgressão pertine a um dever jurídico imposto pela lei, o ilícito é extracontratual, por isso que gerado fora dos contratos, mais precisamente fora dos negócios jurídicos”.

⁴⁰ De acordo com o que explica Gonçalves (2007, p. 27), a responsabilidade extracontratual se verifica quando não existe nenhum vínculo jurídico prévio entre as partes quando é praticado o ato ilícito.

De qualquer modo, tendo a estadia natureza indenizatória, o seu pagamento dependeria, então, da comprovação de culpa. Como já dito, não parece que tenha sido a intenção da lei a necessidade de comprovação da culpa para o pagamento da estadia.

A maioria dos julgados dos tribunais leva em consideração o elemento culpa ao analisar a responsabilidade pelo pagamento da estadia. Há, inclusive, caso em que houve a redução equitativa do valor da estadia, em razão de ter sido constatada culpa concorrente. Confira-se a ementa do julgado:

CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGA. INDENIZAÇÃO PELO TEMPO DE ESPERA EXCEDENTE ÀS 5 HORAS DE TOLERÂNCIA PREVISTA PARA CARGA E DESCARGA NO DESTINO. DEMORA ATRIBUÍVEL AO TRANSPORTADOR, EM RAZÃO DE AVARIAS NA CARGA QUE EXIGIRAM VISTORIA DA SEGURADORA. ATRASO INJUSTIFICÁVEL DA RÉ EM PROCEDER A VISTORIA E LIBERAÇÃO DO VEÍCULO. CULPA CONCORRENTE VERIFICADA, A AUTORIZAR A REDUÇÃO DO VALOR DA INDENIZAÇÃO ARBITRADA PELO JUIZ SINGULAR. APLICAÇÃO DA LEI 11.442/2007 C/C RESOLUÇÃO 3056/2009, ART. 750 DO CCB E TEMPERADA PELA ADOÇÃO DE JUÍZO DE EQUIDADE RECOMENDADO PELO ART. 6º DA LEI 9.099/95 (TJRS, 2016b).

Trata-se de caso em que houve atraso na descarga em razão da constatação, pelo destinatário, de que a carga estava avariada. Foi necessário, então, o acionamento da seguradora e a regulação do sinistro. Ocorre que, entre a chegada do veículo no destino, o aviso de sinistro e a liberação do regulador, passaram-se mais de quarenta e oito horas. O Juiz Relator, fez, então, a seguinte consideração:

[...] se é certo que o autor deu causa a atraso na liberação do seu caminhão, porque apresentou o produto transportado avariado, por negligenciar a correta cobertura da carga que transportou até o estabelecimento da ré, esta também agiu de forma negligente ao não agilizar a presença do vistoriador da seguradora, fazendo com que o autor tivesse que permanecer mais de 48 horas parado, com evidente prejuízo a sua atividade.

A conclusão foi a seguinte:

[...] Nesse contexto e em um juízo de equidade próprio do sistema dos Juizados Especiais, que a Lei 9.099/95 não só autoriza como recomenda, a teor do seu art. 6º, entendo que os prejuízos devem ser repartidos, o que conduz a reforma parcial da sentença para recálculo do valor devido ao autor, e que deverá corresponder, não a 45 horas computadas na sentença, mas a 24 horas, que é o tempo que o autor injustificadamente permaneceu esperando

que o réu providenciasse a liberação do seu caminhão, já que deveria tê-lo feito na manhã do dia 19.02.2015.

Com efeito, a decisão não apenas reparte a responsabilidade com base na culpa de cada parte, como também se vale de um critério de equidade para repartir as responsabilidades. Vale registrar que, no caso da *demurrage*, a jurisprudência consolidou⁴¹ o entendimento de que se trata de uma indenização prefixada pelas partes, devida independentemente da demonstração de culpa.

Estando a estadia prevista na lei, o transportador deve requerer a indenização contra aquele que efetivamente praticou o ato ilícito. Na responsabilidade extracontratual, pratica o ato ilícito aquele que efetivamente violou a obrigação legal. Qualquer pessoa, então, poderia responder pelo pagamento da estadia, desde que fosse o responsável direto pelo atraso na carga ou descarga⁴². Caso o atraso fosse decorrente, por exemplo, do mau funcionamento de uma estrutura portuária, até a administração pública poderia, em tese, ser responsabilizada.

Seguindo essa lógica, os tribunais têm entendido que pode um terceiro⁴³ ser responsabilizado pelo pagamento da estadia, mesmo não sendo parte no contrato de transporte. Como exemplo, cita-se a decisão proferida 2ª Turma Recursal do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (2016a)⁴⁴, assim ementada:

⁴¹ São inúmeras as decisões nesse sentido. Destaca-se recente decisão monocrática proferida pelo Ministro Marco Buzzi, do Superior Tribunal de Justiça, onde esse posicionamento dos tribunais é reafirmado:

[...] desta forma, **o entendimento adotado no Tribunal de origem está em consonância com a jurisprudência do STJ, no sentido de que a *demurrage* possui natureza de indenização, e não de cláusula penal**, motivo pela qual não há que se falar em violação ao referido dispositivo legal.

5. Logo, **diante do descumprimento contratual, é devida a verba decorrente da sobreestadia dos containers, independente da comprovação da culpa, sendo suficiente a comprovação do atraso na devolução**. Nesse contexto, denota-se que o acolhimento da pretensão recursal demandaria, uma vez mais, a interpretação de cláusulas contratuais e o revolvimento do acervo fático-probatório dos autos, o que se mostra inviável ante a natureza excepcional da via eleita, a teor dos enunciados das Súmulas 5 e 7 deste Superior Tribunal.

6. Do exposto, com fundamento no art. 932 do Novo Código de Processo Civil c/c Súmula 568/STJ, nego provimento ao agravo em recurso especial. (STJ, 2017). (destaques não originais).

⁴² “Responsável pelo pagamento da indenização é todo aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, haja causado prejuízo a outrem” (GONÇALVES, 2007, p. 592).

⁴³ Já foi explicado que o destinatário não é parte no contrato. Reforçando esse posicionamento, Martins (2017, p. 195) explica o seguinte: “[...] o consignatário, como dissemos, não é parte integrante na formação do contrato, donde não ser necessário o seu consentimento para que esse seja concluído. Poderá, por essa razão, ser destituído pelo remetente”.

⁴⁴ Ainda nesse sentido, vale citar decisão que isentou a subcontratante do frete em razão de ter sido o destinatário o responsável pelo atraso:

AÇÃO INDENIZATÓRIA – TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS POR CONTA DE TERCEIROS - ATRASO NO DESCARREGAMENTO POR CONTA DO DESTINATÁRIO DA CARGA, EMPRESA QUE NÃO SE CONFUNDE COM A RÉ Pedido de indenização por atraso no descarregamento de mercadorias (art. 11, §5º, da Lei 11.442/07) - Transportadora autora que atribui o atraso ao destinatário das mercadorias - Ilegitimidade da empresa ré para responder por suposto ilícito causado por terceiro - Sentença de extinção do processo, sem julgamento do mérito, que fica mantida – RECURSO DESPROVIDO. (TJSP, 2015).

COBRANÇA. TRANSPORTE RODOVIÁRIO. ATRASO DE DESCARREGAMENTO DE CARGA. DEMORA COMPROVADA. APLICAÇÃO DA LEI Nº 11.442/07. RESPONSABILIDADE DA RÉ.

1. Narrou o autor que no dia 30/05/2014 foi contratado para a realização de transporte rodoviário de carga, ocasião em que foi realizado um carregamento de carga que tinha como embarcador a empresa requerida. Requeru o recebimento de diárias.

2. A demandada é a destinatária da carga, razão pela qual responde, perante o transportador, pela demora no descarregamento. Embora o contrato de transporte tenha sido formalizado com terceiro, a empresa demandada é que deu causa à longa espera para descarga do frete.

3. Há prova da data da chegada e disponibilização da carga, bem como de quando ocorreu o efetivo descarregamento e a partir daí se constata que houve efetivo atraso e que ultrapassou o prazo legal. O veículo transportava uma mercadoria de peso de 10.435 Kg e que multiplicados pelas 102 horas apontam o valor de R\$ 1.064,37. Por tal valor, em face de expressa disposição legal, responde a requerida. Sendo que o valor de R\$ 500,00 reais pago pela requerida deve ser abatido do valor das diárias.

4. Desse modo, correta a procedência do pedido, ressalvado o direito da ré de ajuizar ação regressiva. (destaques não originais).

Tendo a estadia natureza indenizatória, seria discutível, ainda, a possibilidade do controle judicial previsto no parágrafo único do artigo 944 do Código Civil de 2002: “se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, equitativamente”. Trata-se de uma clara possibilidade de controle baseado na equidade. Não pode o juiz, é claro, violar a razoabilidade, devendo buscar uma espécie de equilíbrio quando constatar a desproporção descrita na lei (CAVALIEIRI FILHO, 2015, p. 182).

Como o valor da estadia foi fixado na própria lei, é estranho pensar que uma cláusula geral do Código Civil de 2002 possa autorizar sua redução. Entretanto, nesse mesmo item foi citado um caso em que o tribunal se valeu da equidade para fixar o grau de responsabilidade do devedor da estadia.

3.2.3 Caso fortuito e força maior

No direito brasileiro, o caso fortuito e a força maior constituem, em geral, causas de exoneração da responsabilidade. A doutrina costuma diferenciar os dois termos, sendo o caso fortuito um acontecimento natural, oriundo da natureza, como terremotos e raios. Na força maior, há um elemento humano, sendo exemplos roubos, revoluções e guerras (MARIO, 2012, p. 397 e 398). Para fins de exoneração da responsabilidade, a legislação brasileira não faz qualquer diferenciação.

São dois os elementos necessários para caracterizar essas excludentes: um de ordem objetiva, que é a inevitabilidade, ou seja, a impossibilidade de resistência por parte do obrigado diante do acontecimento; outro de ordem subjetiva, que é a ausência de culpa do obrigado (FONSECA, 1958, p. 147). Com efeito, “o caso fortuito não pode jamais provir de ato culposo do obrigado, pois a própria natureza inevitável do acontecimento que o caracteriza exclui essa hipótese” (FONSECA, 1958, p. 147).

Cumprido destacar que somente o fortuito externo, ou seja, aquele estranho à pessoa do agente, constitui excludente de responsabilidade. No caso do fortuito interno, em que a causa do acontecimento está ligada ao agente, a responsabilidade não é afastada (GONÇALVES, 2008, p. 818 e 819).

Uma excludente de responsabilidade usualmente invocada nos contratos de transporte de cargas é a greve. Greves de funcionários que integrem a cadeia envolvida nesse ramo, podem impactar, significativamente, os prazos de carregamento, descarregamento, restituição de unidades de carga e o próprio deslocamento. Ao analisar a responsabilidade pelo pagamento da *demurrage*, o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (2013) reduziu o valor devido em razão da ocorrência de greve dos vigilantes sanitários, por entender que a situação configuraria fortuito externo. A seguir, a ementa do julgado:

Ação de Cobrança de sobrestadias - Transporte internacional de mercadorias - Demora na devolução dos contêineres, que restou incontroversa. Tese defensiva que sustenta que o atraso foi ocasionado pela greve dos vigilantes sanitários nos portos - Paralisação comprovada, capaz de gerar prejuízos na liberação dos contêineres da autora, no entanto, mesmo após o encerramento da greve, a liberação dos contêineres somente se efetivou passado mais de um mês. **A ocorrência de greve, diferentemente dos conhecidos atrasos decorrentes da burocracia no desembarço aduaneiro das mercadorias, constitui fortuito externo, já que imprevisível - Artigo 393 do Código Civil.** Contudo, como na hipótese em questão o atraso foi acentuado, este não pode ser imputado apenas em razão da greve, devendo ser afastada a responsabilidade da ré, tão somente, em relação ao referido período, sendo devida a taxa de sobrestadia a partir de vinte dias da data da normalização dos serviços - Modificação da Sentença - Provimento parcial da Apelação. (grifos não originais).

Entretanto, a questão é controversa na jurisprudência, existindo decisões entendendo que greves no setor de transportes seriam previsíveis, o que configuraria um fortuito interno. Nesse sentido, confira-se julgado do Tribunal de Justiça de São Paulo (2016b):

DEMURRAGE. Sobrestadia de contêiner. Procedência. Insurgência. Inadmissibilidade. Cerceamento de defesa. Inocorrência. Documentos hábeis

a demonstrar o direito perseguido. Sentença bem fundamentada. Observância do devido processo legal, ampla defesa e contraditório. Hipótese de julgamento antecipado da lide. Preliminar afastada. Legitimidade da consignatária para exigir a prestação. Contrato firmado entre esta e a despachante aduaneira que é suficiente para gerar semelhante obrigação, independentemente do fato de que não é o transportador o que reclama a prestação. Contratação essa que, por sua vez, torna indiscutível a vinculação de dita despachante aduaneira, sem que tenha razão de ser a denúncia da lide buscada. Foro de eleição. Hipótese em que a apelante requer o reconhecimento da incompetência do foro de Santos. Impossibilidade. Disposição contratual que prevê tal foro como competente. Art. 63, do novo Código de Processo Civil. **Retardo na restituição dos contêineres que é fato incontroverso diante da própria admissão da parte obrigada a essa restituição. A greve dos carreteiros, sendo fato notório e previsível, afasta a alegação de caso fortuito ou força maior.** Contrato internacional firmado em moeda estrangeira – Câmbio desta para a nacional que é o da época do pagamento. Obrigação de indenizar irrecusável. Sentença mantida. Recurso não provido. (grifos não originais).

Na pesquisa realizada, não foram encontradas decisões de tribunais que envolvessem a discussão de caso fortuito ou força maior como excludentes de responsabilidade da estadia. Entretanto, as excludentes são perfeitamente aplicáveis na avaliação da responsabilidade pelo pagamento da estadia, em razão da inexistência de qualquer óbice na aplicação das disposições do Código Civil de 2002 sobre o tema⁴⁵. Para a exoneração da responsabilidade, caberá, porém, a análise da modalidade do fortuito: se externo ou interno.

3.3 A estadia como suplemento do preço do frete

Conforme ordem estabelecida, cabe analisar a possibilidade de enquadramento da estadia como um suplemento do preço do frete. Com relação à *demurrage*, é minoritária a doutrina que entende que sua natureza seria de complemento do preço do frete. Segundo Simas (1938, p. 175), a *demurrage* “não é multa, mas a remuneração pela demora ocasionada pelo carregador, e que se calcula sobre as despesas diárias. Por isso mesmo, nas sobrestadias, se incluem domingos e feriados [...] é, portanto, suplemento de frete”. Para Grazziani (1935 *apud* LACERDA, 1984, p. 191) quando se determina o frete, é presumida uma determinada cooperação na carga e descarga. Entretanto, quando essa cooperação não se desenvolve na forma inicialmente prevista, ocasionando a sobre-estadia, a prestação inicial se torna mais onerosa, o que justifica o pacto de uma contraprestação suplementar, a qual seria o suplemento do preço do frete (GRAZZIANI, 1935 *apud* LACERDA, 1984, p. 191).

⁴⁵ Ao tratar da responsabilidade do próprio transportador, a Lei n. 11.442/2007 estabelece, de forma expressa, serem a força maior e o caso fortuito excludentes (artigo 12, V).

Ao relatar disposições de legislações estrangeiras, Gama (2005, p. 163) destaca que delas se extrai que a *demurrage* teria uma natureza de suplemento de frete. As sobre-estadias seriam “[...] uma faculdade concedida ao afretador, não constituindo mora ou violação de um dever contratual” (GAMA, 2005, p. 163). Ao incorrer na sobre-estadia, o afretador estaria exercendo um direito que lhe foi atribuído, devendo, portanto, pagar a devida remuneração (GAMA, 2005, p. 163). Para Gama (2005, p. 163), a *demurrage* teria, então, natureza jurídica de suplemento do preço do frete, e não indenizatória, como entende a maioria da doutrina e da jurisprudência.

Para reforçar sua conclusão, Gama (2005, p. 163) cita o item 5 da exposição de motivos do Decreto-lei português n. 191/87⁴⁶:

O problema das estadias e sobrestadias (característico do fretamento por viagem) está precariamente resolvido no Código Comercial (artigo 545.º). [...] **De caso pensado, opta-se, no n.º 1 do artigo 13.º, pela configuração das sobrestadias como um suplemento do frete.** Realmente, a ultrapassagem do tempo de estadia ou de prancha (laytime), se corresponderá a uma demora, não deverá ser entendida como uma situação de mora por parte do afretador. Diverge-se, pois, da teoria indemnizatória e dos seus implícitos corolários. É que, apuradas bem as coisas, a sobrestadia não integrará a violação de um dever contratual, mas o normal exercício de um direito do afretador; só que, obviamente, o fretador deverá ser compensado do sacrifício económico que daí lhe advém. Trata-se, aliás, de um específico instituto do direito marítimo, directamente ligado às operações de carregamento e de descarga. A transição do tempo de estadia para a fase da sobrestadia não significa uma mudança qualitativa; um salto de um período de cumprimento para outro de incumprimento. O que se processa é a transição de uma prestação fixa predeterminada (frete) do afretador para uma prestação variável (suplemento do frete). Esta, de resto, a solução doutrinal hoje prevalecente. (destaques não originais).

No transporte rodoviário de cargas, não é possível se afirmar que o contratante teria um direito à demora na carga ou descarga por tempo superior ao previsto em lei, pois a estadia não decorre de disposição contratual. Entretanto, desconsiderando-se o previsto em lei, seria perfeitamente cabível que o tomador do serviço, ao contratar o frete, exigisse, como condição para realizar o negócio, que o transportador aguardasse no local de destino por tempo adicional até realizar a descarga. Caberia ao transportar aceitar ou não a exigência, precificando⁴⁷ o tempo

⁴⁶ O artigo 13, I do decreto tem a seguinte redação: “*Sobrestadias e subestadias: 1 - Quando for ultrapassado o tempo de estadia, o navio entra em sobrestadia; esta dá lugar ao pagamento pelo afretador ou fretador de um suplemento do frete proporcional ao tempo excedente*”.

⁴⁷ A concepção mais clássica de frete é de que seria “[...] a retribuição devida pelo remetente ou pelo destinatário ao transportador em decorrência da obrigação de transladar a coisa da origem ao destino” (ASSIS, 2009, p. 376).

em que o veículo transportador ficaria parado. Ou seja, as partes poderiam contratar e, precificar, o tempo de espera.

Há que se considerar ainda, que, quando a estadia ocorre na descarga, a mercadoria está depositada no veículo do transportador. Já foi ressaltado que o contrato de transporte não se confunde com o de depósito, possuindo, porém, semelhanças. Como explica Martins (2017, p. 189) recebida a coisa, “[...] deve o condutor, enquanto aguarda o transporte, conserva-la com cuidado, nesse ponto se assemelhando o transporte do contrato de depósito”.

Enquanto está apenas aguardando a descarga, o transportador já realizou o principal objeto do contrato de transporte: transportou a mercadoria do local de coleta indicado pelo remetente até o destinatário⁴⁸. Sendo assim, a situação se assemelha ainda mais ao contrato de depósito⁴⁹. Por meio do pagamento da estadia, se estaria, então, remunerando o transportador pelo depósito da coisa quando o tempo de espera da descarga fosse superior às cinco horas.

Esse raciocínio não seria aplicável ao tempo de espera na carga, tendo em vista que, se o veículo transportador ainda não foi carregado, não há que se falar em depósito da mercadoria. Porém, se há demora para o início do carregamento, o contratante está pagando pela disposição do veículo transportador.

A Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC), por meio de seu Departamento de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos (DECOPE), publicou, em 2014, um manual de cálculo de custos e formação de preços do transporte rodoviário de cargas. Segundo o manual, “todas as vezes que o tempo de imobilização do veículo for superior aos prazos estipulados em contrato, deve-se cobrar uma taxa adicional para o ressarcimento deste tempo gasto a mais” (NTC, 2014, p. 44). O valor corresponderia ao custo fixo do veículo e a um índice de remuneração por esse serviço adicional prestado. A fórmula seria assim representada:

$$\text{CHP} = \text{CFM}/230 \times 1/0,8$$

CHP: custo da hora parada

CFM: custo fixo mensal do veículo utilizado

230 = horas trabalhadas por mês pelo veículo

0,8 = taxa de administração e de remuneração do serviço. Deve ser cobrado também o tempo adicional de ajudantes envolvidos na operação e não computados no custo fixo do veículo.

⁴⁸ Esse é, aliás, um dos principais elementos que diferencia o transporte do depósito, visto que, no depósito, a restituição da coisa, via de regra, deve se dar no mesmo local em que tiver sido depositada (artigo 631 do Código Civil de 2002).

⁴⁹ Cabe salientar que, a chegada no destino não implica conclusão do contrato de transporte, visto que só cessa a responsabilidade do transportador quando esse entrega a mercadoria ao destinatário ou realiza o seu depósito judicial (ASSIS, 2009, p. 401).

Como se vê, além de considerar os custos envolvidos, o documento técnico prevê uma remuneração por esse serviço adicional, sugerindo a variável de oito décimos.

Muito embora não tenha sido encontrada decisão judicial enquadrando a estadia como suplemento do preço do frete, no julgamento da Apelação Cível n. 1004672-68.2015.8.26.0047, o Tribunal de Justiça de São Paulo (2016a) considerou válida a cobrança da estadia por meio de duplicata extraída de fatura de prestação de serviços. A decisão foi assim ementada:

INEXIGIBILIDADE DE TÍTULO. DUPLICATAS. CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGA. ATRASO NO DESCARREGAMENTO DE MERCADORIAS. TÍTULOS EMITIDOS COM RESPALDO NO §5º DO ARTIGO 11 DA LEI 11.442/07. DO CONJUNTO PROBATÓRIO DEPREENDE-SE QUE FOI EXCEDIDO O PRAZO MÁXIMO DE 05 HORAS NA DESCARGA DOS PRODUTOS (FARELO DE SOJA) NO PORTO DE PARANAGUÁ. ESTADIA. DEVIDA. INEXISTÊNCIA DE DANO MORAL. SENTENÇA MANTIDA. RECURSO NÃO PROVIDO.

Ora, a emissão de fatura de prestação de serviços e respectiva duplicata, pressupõe a prestação de um serviço⁵⁰, e não uma indenização. Encampando o entendimento do juiz de primeiro grau, o Desembargador Relator consignou que o título era perfeitamente exigível, tendo em vista que estava acompanhado das notas fiscais de estadia e os tickets que demonstravam a entrada e liberação do caminhão para descarga⁵¹. A decisão considerou, ainda, válido o protesto do título.

A decisão citada não consignou, de forma expressa, que a estadia seria equivalente a uma remuneração por serviço prestado pelo transportador. Entretanto, para permitir sua cobrança por título de crédito, assumiu, indiretamente, ter a estadia uma natureza mercantil.

O enquadramento jurídico da estadia como suplemento do preço do frete, não esbarraria nos diversos óbices levantados anteriormente: i) não estaria limitada ao preço do frete, por ser um complemento deste; ii) não estaria sujeita ao controle equitativo do juiz; iii) não dependeria da demonstração de culpa; iv) teria como responsável pelo pagamento o contratante do frete, não se estendendo a obrigação de seu pagamento a pessoas que sequer são

⁵⁰ O parágrafo 1º do artigo 20 da Lei n. 5.474/1968 obriga o emitente da fatura a descrever, no documento, a natureza dos serviços prestados.

⁵¹ Do voto do Relator se extrai o seguinte trecho: “[...] como ponderou o Magistrado sentenciante as 16 (dezesseis) duplicatas protestadas (fls. 278/424), vieram com as respectivas notas fiscais de estadia e tickets constando a entrada e liberação do caminhão e, fizeram prova de que o tempo máximo da descarga foi excedido, gerando ao apelado direito de exigir tais valores a título de estadias”.

partes no contrato de transporte⁵²; v) permitiria a cobrança de outros danos por parte do transportador⁵³; vi) não estaria sujeita a critérios de razoabilidade e proporcionalidade.

Há, porém, uma questão a ser analisada: sendo a estadia um suplemento do preço do frete, temos, então, um preço definido em lei. Em razão da alteração introduzida pela Lei n. 13.103/2015, a princípio, este preço não poderia ser objeto de negociação entre as partes⁵⁴. Poder-se-ia, então, sustentar a inconstitucionalidade da alteração introduzida pela lei citada, por violar os princípios da livre iniciativa e livre concorrência, previstos no artigo 170 da constituição federal.

Entretanto, da leitura dos artigos 173 e 174 da constituição, verifica-se ser possível a intervenção do estado na atividade econômica. Como explica Mujalli (1997, p. 312), a interferência do Estado na economia pode se dar por meio de controle de preços:

O modo pelo qual o Estado atua, pode variar segundo o objeto, o motivo e o interesse público a ser amparado. A interferência do Estado, pode ocorrer pela forma repressiva de abuso do poder econômico, ou através de medidas mais simples, como é o caso do controle de preços e abastecimento de produtos de primeira necessidade. O que é imprescindível, nesses casos, é que a intervenção se faça quando necessária, mediante um mandamento legal, e deve ser executada pela União ou através de seus órgãos delegados e autorizados pela lei.

Com efeito, para direcionar a economia, o estado pode instituir normas que instrumentalizem controle de preços, instituem tabelas, critérios de correção ou até o congelamento de preços (GRAU, 2002, p. 186 a 188). Ao apreciar lei que fixou critérios para correção das mensalidades escolares, o Supremo Tribunal Federal (1992) entendeu ser constitucional o controle de preços pelo Estado. Confira-se trecho da ementa do julgado:

Ação direta de inconstitucionalidade. Lei 8.039, de 30 de maio de 1990, que dispõe sobre critérios de reajuste das mensalidades escolares e dá outras providências. - Em face da atual Constituição, para conciliar o fundamento da livre iniciativa e do princípio da livre concorrência com os da defesa do consumidor e da redução das desigualdades sociais, em conformidade com os ditames da justiça social, pode o Estado, por via legislativa, regular a política de preços de bens e de serviços, abusivo que é o poder econômico que visa ao aumento arbitrário dos lucros. - Não é, pois, inconstitucional a Lei 8.039, de 30 de maio de 1990, pelo só fato de ela dispor sobre critérios de reajuste das mensalidades das escolas particulares.

⁵² Exceto quando se tratar do TAC, como será visto adiante.

⁵³ Exceto lucro cessante visto que, por já ter precificado o tempo de espera, o transportador já poderia auferir lucro cobrando o valor da estadia.

⁵⁴ A possibilidade ou não de negociação será analisada em capítulo próprio.

Em outro caso, o Supremo Tribunal Federal (2005) entendeu ser constitucional a lei que confere aos estudantes o direito de pagar meia-entrada para ingresso em casas de diversão, esporte, cultura e lazer. O julgado foi assim ementado:

ACÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N. 7.844/92, DO ESTADO DE SÃO PAULO. MEIA ENTRADA ASSEGURADA AOS ESTUDANTES REGULARMENTE MATRICULADOS EM ESTABELECIMENTOS DE ENSINO. INGRESSO EM CASAS DE DIVERSÃO, ESPORTE, CULTURA E LAZER. COMPETÊNCIA CONCORRENTE ENTRE A UNIÃO, ESTADOS-MEMBROS E O DISTRITO FEDERAL PARA LEGISLAR SOBRE DIREITO ECONÔMICO. CONSTITUCIONALIDADE. LIVRE INICIATIVA E ORDEM ECONÔMICA. MERCADO. INTERVENÇÃO DO ESTADO NA ECONOMIA. ARTIGOS 1º, 3º, 170, 205, 208, 215 e 217, § 3º, DA CONSTITUIÇÃO DO BRASIL.

1. É certo que a ordem econômica na Constituição de 1.988 define opção por um sistema no qual joga um papel primordial a livre iniciativa. Essa circunstância não legitima, no entanto, a assertiva de que o Estado só intervirá na economia em situações excepcionais.

2. Mais do que simples instrumento de governo, a nossa Constituição enuncia diretrizes, programas e fins a serem realizados pelo Estado e pela sociedade. Postula um plano de ação global normativo para o Estado e para a sociedade, informado pelos preceitos veiculados pelos seus artigos 1º, 3º e 170.

3. A livre iniciativa é expressão de liberdade titulada não apenas pela empresa, mas também pelo trabalho. Por isso a Constituição, ao contemplá-la, cogita também da "iniciativa do Estado"; não a privilegia, portanto, como bem pertinente apenas à empresa.

4. Se de um lado a Constituição assegura a livre iniciativa, de outro determina ao Estado a adoção de todas as providências tendentes a garantir o efetivo exercício do direito à educação, à cultura e ao desporto [artigos 23, inciso V, 205, 208, 215 e 217 § 3º, da Constituição]. Na composição entre esses princípios e regras há de ser preservado o interesse da coletividade, interesse público primário.

5. O direito ao acesso à cultura, ao esporte e ao lazer, são meios de complementar a formação dos estudantes.

6. Ação direta de inconstitucionalidade julgada improcedente. (destaques não originais).

O simples fato de o Estado ter instituído em lei o preço da estadia não seria, então, motivo para que o dispositivo fosse inconstitucional. Há que se levar em conta, entretanto, qual foi o interesse público ou, qual a razão que levou o Estado a realizar tal intervenção.

Como já dito, a alteração do dispositivo que permitia o ajuste da estadia entre as partes se deu no contexto da greve dos caminhoneiros, ocorrida em 2015. Ao que parece, pretendeu o legislador proteger os interesses dos transportadores autônomos, visto que, diante de grandes tomadores de serviço, estes são mais vulneráveis na relação negocial.

Cabe aqui, ainda, repetir uma das críticas já feitas quando a estadia foi analisada sob o prisma dos lucros cessantes: o valor por tonelada/hora ignora as diferentes especificidades

dos ramos do transporte rodoviário de cargas. Depois de ter ficado estático por anos, na alteração feita em 2015, o valor foi majorado para R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) e passou a ser corrigido anualmente pelo índice nacional de preços ao consumidor (INPC), estando hoje no patamar de R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos). O critério de atualização também merece crítica: o INPC é calculado com base na variação de itens⁵⁵ que não refletem os custos do transporte rodoviário de cargas. Melhor seria ter deixado à cargo da ANTT a elaboração de um índice que melhor refletisse a variação dos custos do setor.

De qualquer modo, apesar de causar certa espécie⁵⁶ a instituição do próprio valor por tonelada/hora na lei, conclui-se que o enquadramento jurídico da estadia como suplemento do preço do frete é o que mais se adequa às peculiaridades do contrato de transporte e da situação em si (atraso na carga e/ou descarga).

⁵⁵ Alimentação e bebidas, habitação, artigos de residência, vestuário, transportes, saúde e cuidados pessoais, despesas pessoais, educação, comunicação. Merece nota ainda o fato de a população-objetivo do índice ser composta por família residentes em áreas urbanas, com rendimento familiar monetário disponível de 1 a 5 salários mínimos (IBGE, 2017).

⁵⁶ Há que se considerar que “nem sempre o preço do transporte é livre – por exemplo, no transporte subordinado a concessão, permissão ou autorização (art. 731), o outorgante do contrato administrativo estipula, previamente, a tarifa exigível em determinado trecho” (ASSIS, 2009. p. 376). No mesmo sentido Diniz (2013, p. 519) explica que “nos transportes de estrada de ferro ou por qualquer outra empresa de viação, o transportador, em regra, fixa uma tabela de preços, aprovada por órgãos oficiais do Estado, firmando-se, então, o contrato por mera adesão do expedidor”.

4 RESPONSÁVEL PELO PAGAMENTO DA ESTADIA

A questão do responsável pelo pagamento da estadia pode parecer singela. Entretanto, a depender do enquadramento, as conclusões a respeito do responsável mudam. No texto legal o legislador não definiu, de forma expressa, quem seria o responsável pelo pagamento da estadia. Além disso, uma alteração na Lei n. 11.442/2007 afetou de forma considerável o tema.

Se a estadia for considerada uma indenização por perdas e danos, já se viu que poderia ser exigida daquele que causou o dano, desde que este seja o causador direto. É isso, inclusive, o que tem entendido a jurisprudência. Se for considerada cláusula penal, o responsável será o contratante do serviço e, eventuais devedores solidários.

Por outro lado, assumindo-se ter a estadia a natureza de suplemento do preço do frete, o responsável seria aquele que se obrigou pelo pagamento do frete. Costuma ser uma das obrigações do remetente pagar o preço frete ajustado entre as partes. Esse preço pode ser pago antes da realização do frete, chamado de frete pago ou, depois de executado o transporte, chamado de frete a pagar. O mais comum é o pagamento do preço do frete após a entrega da mercadoria (MARTINS, 2017, p. 187). É possível que, no ajuste, o pagamento do preço do frete fique sob responsabilidade do destinatário (MENDONÇA, 1990, p. 165).

Ocorre, porém, que a Lei n. 12.249/2010 inseriu na lei do transporte rodoviário de cargas o artigo 5º-A⁵⁷ que dispõe sobre a forma de pagamento do preço do frete ao TAC, ou seu equiparado⁵⁸. Para o estudo do tema, necessária se faz a análise do caput e de alguns dos parágrafos, transcritos a seguir:

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço.

§ 1º A conta de depósitos ou o outro meio de pagamento deverá ser de titularidade do TAC e identificado no conhecimento de transporte.

§ 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o cossignatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no caput deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros.

§ 3º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos

⁵⁷ A redação do caput foi depois alterada pela Lei n. 13.103/2015.

⁵⁸ A lei é oriunda da conversão da Medida Provisória n. 472/2009, a qual tinha os mais variados objetos, como a instituição de regime especial para indústria aeronáutica brasileira e ajustes ao programa minha casa minha vida.

registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas.

[...]

§ 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput deste artigo ou em seu regulamento.

Por força do que consta no parágrafo segundo, quando o transporte for realizado por TAC, serão solidariamente obrigados ao pagamento do preço do frete o subcontratante, o destinatário ou consignatário⁵⁹ e o proprietário da carga. Para os fins do artigo 5º-A, o parágrafo terceiro equiparou ao TAC a ETC com frota de até três veículos transportadores e as cooperativas de transporte de cargas.

Com efeito, a solidariedade não se presume, devendo decorrer da lei ou do contrato. Pode causa certa espécie responsabilizar até o proprietário da carga pelo pagamento do frete, visto que, esse pode não se confundir sequer com o remetente ou o destinatário. Entretanto, nem sempre importa que venha ser coobrigado aquele que não obteve qualquer vantagem com a relação negocial ou, apenas possui um vínculo indireto (RIZZARDO, 2007, p. 235). As razões para a instituição da solidariedade passiva são assim explanadas por Rizzardo (2007, p. 235):

[...] se a lei assim dispôs, é porque presume alguma responsabilidade, até indireta, no desencadear do fato determinante da responsabilidade. Não se admite a solidariedade sem algum motivo, ou sem uma razão plausível, exceto, é evidente, que de tal maneira tenham decidido os agentes que se encontram no lado passivo. No entanto, quando a lei e mesmo a construção jurisprudencial consagram a solidariedade passiva, tal não ocorre sem motivo. Alguma participação, mesmo que tênue e indireta, tiveram todos os sujeitos passivos, ou em vista de concordância com o ato, ou porque proprietário do bem, ou por causa de um mínimo de participação ou interferência.

No caso da estadia, houve um claro intuito do legislador de proteção aos transportadores autônomos, cooperados e às pequenas empresas de transportes de cargas. Sendo o frete inadimplido pelo contratante do serviço, poderão buscar a satisfação do crédito perante terceiros os quais, ainda que de forma indireta, possuem uma relação com o transporte executado.

Nessas condições, sendo a estadia um suplemento do preço do frete, quando o transportador for TAC, CTC ou ETC com frota de até três veículos transportadores, serão solidariamente responsáveis pelo seu pagamento o subcontratante do serviço, o destinatário e o

⁵⁹ Consta na lei o termo cossignatário. Como o termo indica aquele que assina conjuntamente um documento, presume-se que o legislador tenha se referido ao consignatário. Esse equívoco foi checado no Diário Oficial da União do dia 14/06/2010.

proprietário da carga. Há, é claro, o direito de regresso contra o efetivo responsável pela ocorrência da estadia, tendo em vista o que dispõe o artigo 285 do Código Civil de 2002.

Se o frete for realizado por ETC que tenha frota superior a três veículos, o lógico seria, então, que o responsável seja o obrigado pelo pagamento do frete, remetente ou o destinatário. Os riscos por atrasos na carga e descarga estariam, então, transferidos ao contratante, que é, normalmente, quem tem mais contato com as demais partes envolvidas na operação.

Melhor seria, entretanto, que essa obrigação fosse apenas do remetente. Sendo o remetente a pessoa que entrega a mercadoria ao transportador, é ele o responsável pelo carregamento. Cabe ao remetente, também, checar se o destinatário tem condições de receber a mercadoria antes de contratar o transportador. É justamente por isso que, uma das obrigações do transportador é seguir o itinerário ajustado com o remetente (MARTINS, 2017, p. 189). O transportador é obrigado, inclusive, a aceitar a variação do destinatário⁶⁰ em razão do que prevê o artigo 748 do Código Civil de 2002. Pode, ainda, o remetente desistir do transporte e requerer a devolução da mercadoria, mesmo após iniciada a execução do transporte. Há, então, uma clara posição diretiva do remetente na relação contratual.

Sendo o remetente o responsável pelo pagamento da estadia, para cobra-la, o transportador não precisaria se imiscuir, por exemplo, na relação entre o remetente e destinatário. Não precisaria, portanto, investigar as condições em que remetente e destinatário ajustaram a forma de entrega da mercadoria, mesmo porque, muitas vezes essas informações são restritas à essas partes. Não estaria também o transportador sujeito à riscos externos, como greves em terminais portuários e atrasos de navios.

A responsabilidade seria alocada, então, àquele com mais informações e condições de reduzir os riscos⁶¹ de atraso na carga e descarga. Como explica Fernandes (2013, p. 60) “[...] um critério bastante objetivo de alocação dos riscos é a capacidade da parte que o assume de mitigá-lo ou deduzi-lo da maneira mais eficiente”. É claro que, se a estadia fosse decorrente de fato imputável ao destinatário, teria o remetente direito de regresso contra este.

⁶⁰ Martins (2017, p. 190) explica que “havendo variação do lugar da entrega pelo transportador, se para tal for esse obrigado a mudar de caminho ou ultrapassar o anteriormente convencionado, tem ele direito a um reajuste de frete; caso o remetente não concorde com o reajuste, o transportador é obrigado a entregar a mercadoria apenas no lugar do destino mencionado no conhecimento”.

⁶¹ Segundo Lopez (2010, p. 28) “o risco dentro da economia está ligado às perdas e aos ganhos financeiros ou econômicos dentro dos negócios, como os graus de risco ou perigo de investimento”. Quanto a aceção jurídica de risco, Lopez (2010, p. 27) afirma que “para o direito das obrigações, especialmente no direito contratual, a noção de risco se refere a prejuízo que um dos contratantes pode sofrer ou já sofreu”.

Como os tribunais tem partido do pressuposto de que a estadia seria uma indenização, a atribuição da responsabilidade pelo seu pagamento tem sido associada ao efetivo responsável pelo atraso⁶².

⁶² Conforme já exposto no tópico 3.2.2.

5 ESTADIA E PRESCRIÇÃO

Questão sensível é o prazo prescricional para cobrança da estadia. Se for considerada uma indenização, poder-se-ia entender pelo prazo de três anos previsto no artigo 206, § 3º, V do Código Civil de 2002 ou até pelo prazo de um ano previsto no artigo 18 da Lei n. 11.442/2007.

Se entender-se que a estadia é suplemento do preço de frete, o prazo de prescrição seria o de cinco anos previsto no artigo 206, § 5º, I do Código Civil de 2002 caso esteja prevista em documento escrito. Se a estadia não estiver prevista em documento escrito e sua cobrança fosse fundada apenas na lei, seria possível se entender até pela aplicabilidade do prazo geral de dez anos previsto no artigo 205 do Código Civil de 2002. Os mesmos critérios seriam aplicáveis no caso de enquadramento da estadia como cláusula penal, tendo em vista o caráter acessório desta com a obrigação principal do contratante (pagar o preço do frete).

Antes de adentrar no estudo do prazo prescricional de cobrança da estadia, é necessária uma análise da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça sobre o prazo para cobrança da *demurrage*, tendo em vista a enorme controvérsia que envolveu o tema.

5.1 A definição do prazo de prescrição para a cobrança da *demurrage*

Por muito tempo, os tribunais brasileiros debateram a respeito do prazo prescricional para a cobrança da *demurrage*. O revogado artigo 449 do Código Comercial estabelecia o prazo de um ano para a cobrança da sobre-estadia⁶³. Com a revogação, a questão ficou indefinida e, foram surgindo diversos entendimentos nos tribunais.

Uma corrente jurisprudencial entendia que, mesmo com a revogação do artigo 449 do Código Comercial, o prazo prescricional seria de um ano, em razão da ausência de regra específica regulando o tema após a revogação⁶⁴.

⁶³ Código Comercial. Artigo 449 - Prescrevem igualmente no fim de 1 (um) ano: [...] 3 - As ações de frete e primagem, estadias e sobreestadias, e as de avaria simples, a contar do dia da entrega da carga.

⁶⁴ Nesse sentido:

APELAÇÃO CÍVEL. PREPARO SIMULTÂNEO. DESERÇÃO. UNICIDADE RECURSAL. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO. COBRANÇA DE SOBREESTADIA DE CONTÊINERES. DEMURRAGE. PRESCRIÇÃO INOCORRENTE NO CASO CONCRETO. TERMO INICIAL DO RECONHECIMENTO DO DIREITO À SOBREESTADIA. NOTIFICAÇÃO JUDICIAL E SEUS EFEITOS NO CASO CONCRETO.

[...]4. Prescrição. Inocorrência no caso concreto. Aplicável a regra do art. 499, inciso 3º, do Código Comercial. A ação que persegue o pagamento por sobreestadia ou demurrages não se equipara a mera ação de cobrança, que se sujeitaria ao prazo ordinário do art. 205, do NCC. Sendo o contêiner um equipamento do navio, não se concebe que os danos resultantes de sua retenção pudessem ser cobrados em 10 anos, ignorando-se toda a tendência do direito comercial. Aplicação da prescrição anual. Prescrição, contudo, que não pode ser reconhecida em face da ocorrência de obstáculo ao seu curso pela notificação judicial levada a efeito pelo credor. Caso em que não se

Outra parte da jurisprudência entendia que, tendo a *demurrage* uma natureza indenizatória, o prazo prescricional seria o de três anos do Código Civil de 2002, por se tratar de uma reparação civil. Nesse sentido destaca-se decisão proferida pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (2013) no julgamento da apelação cível n. 0005385-72.2012.8.26.0562, cuja ementa é transcrita a seguir:

PREScrição – DEMURRAGE – NÃO – OCORRÊNCIA - PRAZO pleito de reconhecimento da prescrição anual artigo 449,III do Código Comercial descabimento dispositivo revogado pelo artigo 2.045 do Código Civil Decreto-lei nº 116/67 que é inaplicável à sobrestadia de container diploma legal que trata da hipótese de avaria de carga prescrição que igualmente não é a anual, prevista no artigo 22 da Lei nº 9.611/98 prescrição regida pelo prazo trienal previsto no artigo 206, § 3º, V do Código Civil precedente alegação de prescrição afastada

Uma terceira corrente entendia que o prazo aplicável seria o de um ano, previsto no artigo 22 da lei do transporte multimodal de cargas (9.611/1998), mesmo quando o transporte não tivesse sido realizado de forma multimodal⁶⁵. Referido dispositivo prevê o seguinte:

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.

Para se entender os fundamentos dessa corrente jurisprudencial, didática é a análise do acórdão proferido pelo Superior Tribunal de Justiça (2014) no julgamento do recurso especial n. 1.355.095, assim ementado:

RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE MARÍTIMO. "DEMURRAGE". SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER. PRESCRIÇÃO ANUAL. APLICAÇÃO DO ART. 22 DA LEI 9.611/98. INVIABILIDADE DE SE ESTABELECEM PRAZOS PRESCRICIONAIS DISTINTOS PARA O TRANSPORTE MULTIMODAL E PARA O UNIMODAL. 1. Controvérsia acerca da prescrição da pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia de contêiner ("*demurrage*"). 2. Revogação pelo Código Civil de 2002 do dispositivo legal do Código Comercial de 1850 que regulava especificamente o tema. 3. Prescrição anual prevista de maneira geral para as ações judiciais oriundas do transporte multimodal (art. 22 da Lei 9611/98). 4. Impossibilidade

tratava de dívida líquida, certa e exigível, de sorte que a notificação atingiu o escopo de ressaltar o direito da parte, colocando em mora o devedor. [...]. (TJRS, 2012).

⁶⁵ Segundo o artigo 2º da lei "Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal".

de se estabelecer prazos prescricionais distintos para o transporte multimodal e para o unimodal, sob pena de se criarem soluções contraditórias para situações semelhantes. 5. Aplicação da prescrição anual à pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia de contêiner, quer se trate de transporte multimodal, quer se trate de unimodal. 6. Prazo prescricional anual que melhor se coaduna com a dinâmica do comércio marítimo e a segurança jurídica legitimamente esperada nas relações econômicas dele surgidas. 7. Revisão da jurisprudência da Corte acerca do tema. 8. RECURSO ESPECIAL DESPROVIDO.

Segundo Ministro Paulo de Tarso Sanseverino, Relator e autor do voto condutor, os longos prazos prescricionais previstos no Código Civil de 2002 “[...] não se coadunam com a dinâmica do comércio marítimo e a segurança jurídica legitimamente esperada nas relações econômicas dele surgidas”. O Ministro destaca, ainda, que o prazo fixado na lei do transporte multimodal teria sido abrangente, fixando um prazo para qualquer tipo de ação oriunda desse tipo de contrato. Ao final, o Ministro Relator fez a seguinte conclusão:

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

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

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

Isso porque, do ponto de vista do armador, titular da pretensão, a demurrage é sempre o mesmo fato, seja o transporte marítimo o único meio de transporte (unimodal), seja ele apenas uma parte do transporte multimodal. É possível, inclusive, que num mesmo contêiner existam mercadorias sujeitas a um contrato de transporte multimodal e outras a um unimodal.

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

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

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

Por entenderem que a prescrição não poderia ser objeto de interpretação analógica, os Ministros Ricardo Villas Bôas Cueva e Moura Ribeiro divergiram do relator. Votaram com

o relator os Ministros Marco Aurélio Bellizze e João Otávio Noronha, tendo prevalecido, por maioria, o entendimento de que o prazo de prescrição era de um ano.

A divergência foi finalmente pacificada no julgamento do recurso especial n. 1.340.041 pelo Superior Tribunal de Justiça (2015). Tendo o Relator constatado divergência no próprio tribunal superior, afetou o julgamento do recurso à Segunda Seção, responsável por consolidar o entendimento de temas de direito privado. Ao final, a Segunda Seção concluiu ser inaplicável o prazo prescricional de um ano previsto na lei do transporte multimodal, sendo aplicável o prazo de cinco anos quando a forma de cálculo do valor da estadia estiver expressa no contrato ou, o prazo de dez anos, quando inexistir essa prévia estipulação. Apesar de longa, a ementa sintetiza de forma completa o entendimento sedimentado. Confira-se:

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

1. Ação de cobrança de valores relativos a despesas de sobre-estadia de contêineres (demurrage) previamente estabelecidos em contrato de transporte marítimo (unimodal). Acórdão recorrido que afastou tese defensiva de prescrição anual da pretensão autoral.
2. Recurso especial que reitera pretensão da demandada (afretadora) de que se reconheça prescrita a pretensão da autora (armadora) a partir da aplicação ao caso, por analogia, do prazo prescricional de 1 (um) ano de que tratam os arts. 8º do Decreto-Lei nº 116/1967 e 22 da Lei nº 9.611/1998.
3. Para as ações fundadas no não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal, o prazo prescricional, apesar da revogação do Código Comercial, permanece sendo de 1 (um) ano, haja vista a existência de expressa previsão legal nesse sentido (art. 22 da Lei nº 9.611/1998).
4. A diferença existente entre as atividades desempenhadas pelo transportador marítimo (unimodal) e aquelas legalmente exigidas do Operador de Transporte Multimodal revela a manifesta impossibilidade de se estender à pretensão de cobrança de despesas decorrentes da sobre-estadia de contêineres (pretensão do transportador unimodal contra o contratante do serviço) a regra prevista do art. 22 da Lei nº 9.611/1998 (que diz respeito ao prazo prescricional anual aplicável às pretensões dos contratantes do serviço contra o Operador de Transporte Multimodal).
5. Além disso, as regras jurídicas sobre a prescrição devem ser interpretadas estritamente, repelindo-se a interpretação extensiva ou analógica. Daí porque afigura-se absolutamente incabível a fixação de prazo prescricional por analogia, medida que não se coaduna com os princípios gerais que regem o Direito Civil brasileiro, além de constituir verdadeiro atentado à segurança jurídica, cuja preservação se espera desta Corte Superior.
6. Por isso, em se tratando de transporte unimodal de cargas, quando a taxa de

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

7. No caso, revela-se inequívoco o acerto da Corte local ao concluir pela não ocorrência da prescrição, haja vista que (i) a devolução dos contêineres deu-se entre os dias 10/9/2008 e 16/10/2008 e (ii) a ação de cobrança foi ajuizada em 5/5/2010, muito antes, portanto, do decurso do prazo de 5 (cinco) anos.

8. Recurso especial não provido.

Salvo uma mudança de entendimento do Superior Tribunal de Justiça, é possível concluir que, em se tratando de transporte unimodal, o prazo prescricional para cobrança da *demurrage* será de cinco ou dez anos, dependendo da existência de no próprio contrato.

5.2 O prazo prescricional para cobrança da estadia

Tendo a estadia a natureza jurídica de suplemento do preço do frete, trata-se de uma obrigação que decorre diretamente do vínculo negocial. O não pagamento, configuraria então, o inadimplemento de obrigação de pagar quantia em dinheiro. Já foi destacado, inclusive, que a forma de cobrança seria por meio de fatura de prestação de serviços.

Da fatura poderá ser extraída a duplicata⁶⁶, a qual, preenchidos os requisitos, será título executivo extrajudicial nos moldes do artigo 784, I do Código de Processo Civil. Além dos requisitos previstos no artigo 2º da Lei n. 5.474/1968, caso a duplicata não tenha sido aceita, para a formação do título executivo será necessário o protesto do título e documentos que comprovem o vínculo contratual e a efetiva prestação do serviço (SANTOS, 2007, p. 114). No caso, para ser executado, o título deverá estar acompanhado do conhecimento de transporte emitido, os comprovantes de chegada e saída no local de carga e/ou descarga⁶⁷ e o documento que comprove a capacidade de transporte do veículo. Essa documentação dará, ao título, a necessária certeza e liquidez.

⁶⁶ Duplicata é o “[...] título formal, circulante por meio de endosso, constituindo um saque fundado sobre o crédito proveniente de contrato de compra e venda mercantil ou de prestação de serviços, assimilado aos títulos cambiários por força de lei” (SANTOS, 2007, p. 101).

⁶⁷ São esses os documentos que poderão demonstrar, de forma objetiva, o tempo transcorrido entre a chegada do e saída do veículo no local de carga/descarga. Esses documentos são de fornecimento obrigatório, conforme dispõe o § 9º do artigo 11 da Lei n. 11.442/2007: “O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga”.

Tendo sido emitida a duplicata, o transportador teria o prazo prescricional de três anos para propor execução de título extrajudicial contra o sacado, por força do que dispõe o artigo 18, I da Lei n. 5.474/1968. Ainda, teria o transportador o prazo prescricional de cinco anos para a propositura de ação ordinária de cobrança, por se tratar de uma dívida líquida constante em documento escrito.

Não tendo o transportador emitido a fatura para cobrança da estadia, a obrigação estaria fundada tão somente na lei, o que daria ao transportador o prazo geral de dez anos previsto no artigo 205 do Código Civil de 2002, segundo o entendimento assentado pelo Superior Tribunal de Justiça explanado no tópico anterior. Apesar do que concluiu a corte superior, entende-se que a cobrança da estadia sempre irá pressupor a emissão de documentos fiscais para a sua cobrança⁶⁸, os quais, ao final, irão constituir uma dívida líquida constante em documento escrito, sendo aí aplicável o prazo prescricional de cinco anos. Nessa linha de raciocínio, o prazo de geral de dez anos ficaria prejudicado.

Mais controversa é a discussão a respeito do prazo prescricional se a estadia for enquadrada como indenização por perdas e danos. É que no caso da responsabilidade contratual, jurisprudência e doutrina dividem-se em duas correntes: uma entende que o prazo aplicável seria o de três anos, quando não houver legislação especial sobre o assunto, visto que o Código Civil de 2002 fixou o prazo prescricional para a reparação civil sem fazer qualquer distinção entre a responsabilidade contratual e extracontratual; outra corrente entende que o prazo aplicável seria o de dez anos, tendo em vista que o artigo 206, § 3º, V do Código Civil de 2002 teria aplicação restrita à responsabilidade extracontratual.

No julgamento do recurso especial n. 1.355.173, ao tratar especificamente do prazo de prescrição da *demurrage*, o Superior Tribunal de Justiça (2014b) afastou o prazo de prescrição de três anos. Mesmo entendendo que a *demurrage* teria natureza indenizatória, o Ministro Relator entendeu não ser aplicável o prazo de três anos, pelo seguinte motivo: “é que tal artigo direciona-se à responsabilidade civil extracontratual ou aquiliana, e não à responsabilidade contratual, como sói ser o caso ora em julgamento”. Portanto, para a definição do prazo prescricional da *demurrage*, o Superior Tribunal de Justiça acabou entendendo pela diferenciação entre a origem da responsabilidade⁶⁹.

⁶⁸ Como exemplo, cita-se o que dispõe o artigo 216, V do Regulamento do ICMS do Estado do Paraná: “Art. 216. Os documentos fiscais serão também emitidos nos seguintes casos (art. 21 do Convênio SINIEF s/n, de 15.12.1970; artigos 4º e 89 do Convênio SINIEF 06/1989; Ajuste SINIEF 01/1989): [...] V - nos acréscimos relativos a estadia e outros não previstos na data da emissão do documento originário, integrantes do valor da prestação; [...]”. Para cobrar a estadia, o transportador deve, então, emitir um conhecimento de transporte eletrônico complementar.

⁶⁹ Isso se afirma, também, em razão do que foi sedimentado na decisão proferida pela Segunda Seção, citada anteriormente.

Ao comentar o entendimento do prazo de prescrição da pretensão de reparação fundada em responsabilidade extracontratual, Tepedino (2009, p. 1) destaca que a linguagem do legislador foi clara no sentido de ser único o prazo de prescrição na reparação civil.

No mesmo sentido, ao analisar a prescrição para reparação civil, Cahali (2012, p.173) assevera que “o código não faz qualquer distinção quanto à origem ou natureza da pretensão reparatória, compreendendo, portanto, qualquer dano a ser indenizado, por ofensa à pessoa ou aos seus bens”. Stocco (2013, p. 292) segue a mesma linha de raciocínio, destacando que o código unificou o prazo prescricional para a reparação civil, não importando qual seria o fato gerador.

Em recente decisão, o Superior Tribunal de Justiça (2016) entendeu pela inexistência de diferenciação entre responsabilidade contratual e extracontratual, para fins de contagem do prazo prescricional. Confira-se trecho da ementa a seguir:

RECURSO ESPECIAL. PROCESSUAL CIVIL. CIVIL. AUSÊNCIA DE VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC/1973. PRESCRIÇÃO. PRETENSÃO FUNDADA EM RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL. PRAZO TRIENAL. UNIFICAÇÃO DO PRAZO PRESCRICIONAL PARA A REPARAÇÃO CIVIL ADVINDA DE RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. TERMO INICIAL. PRETENSÕES INDENIZATÓRIAS DECORRENTES DO MESMO FATO GERADOR: RESCISÃO UNILATERAL DO CONTRATO. DATA CONSIDERADA PARA FINS DE CONTAGEM DO LAPSO PRESCRICIONAL TRIENAL. RECURSO IMPROVIDO.

[...]

2. O termo "reparação civil", constante do art. 206, § 3º, V, do CC/2002, deve ser interpretado de maneira ampla, alcançando tanto a responsabilidade contratual (arts. 389 a 405) como a extracontratual (arts. 927 a 954), ainda que decorrente de dano exclusivamente moral (art. 186, parte final), e o abuso de direito (art. 187). Assim, a prescrição das pretensões dessa natureza originadas sob a égide do novo paradigma do Código Civil de 2002 deve observar o prazo comum de três anos. Ficam ressalvadas as pretensões cujos prazos prescricionais estão estabelecidos em disposições legais especiais.

3. Na V Jornada de Direito Civil, do Conselho da Justiça Federal e do Superior Tribunal de Justiça, realizada em novembro de 2011, foi editado o Enunciado n. 419, segundo o qual "o prazo prescricional de três anos para a pretensão de reparação civil aplica-se tanto à responsabilidade contratual quanto à responsabilidade extracontratual".[...]

Em seu voto, o Ministro Relator destacou a existência das duas correntes doutrinárias aqui citadas e, diversas decisões do próprio Superior Tribunal de Justiça em sentido contrário. A decisão foi objeto de embargos de divergência, o qual já foi admitido e será oportunamente julgado pela Segunda Seção. Espera-se, então, que o Superior Tribunal de Justiça se manifeste de forma definitiva sobre o assunto.

Cabe, ainda, a análise do prazo previsto no artigo 18 da Lei n. 11.442/2007. Referido dispositivo possui a seguinte redação: “prescreve em 1 (um) ano a pretensão à reparação pelos danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada”.

De início, há que se fazer a necessária distinção entre esse dispositivo e o artigo 22 da Lei de transporte multimodal (n. 9.611/1998). Enquanto a Lei n. 9.611/1998 fala em prazo prescricional para qualquer ação oriunda do não cumprimento de responsabilidade decorrente do transporte multimodal, a Lei n. 11.442/2007 estabelece um prazo apenas para a reparação de danos relativos aos contratos de transporte. Então, no regime do transporte rodoviário de cargas o prazo prescricional de um ano aplica-se, restritivamente⁷⁰, apenas às ações de reparação de danos oriundas do contrato de transporte.

Ao estabelecer que o prazo de prescrição seria contado a partir do conhecimento do dano pela parte interessada, o legislador deu a entender que o prazo seria aplicável aos danos causados à carga, visto que, nesse caso, é possível que o dano não seja imediatamente perceptível. Imagine-se que, durante o transporte, a carga tenha sofrido uma avaria de difícil constatação e, ao ser entregue ao destinatário, foi imediatamente armazenada, só tendo sido descoberta a avaria após razoável decurso de tempo⁷¹. O direito do destinatário, que adquiriu a mercadoria, estaria, então, resguardado, tendo em vista que o prazo prescricional só iniciaria a partir da data de conhecimento do dano.

O Tribunal de Justiça do Paraná (2017b), ao julgar a apelação cível n. 0021332-90.2010.8.16.0021, entendeu não ser aplicável à pretensão de cobrança da estadia o prazo de prescrição de um ano previsto na Lei n. 11.442/2007. Do voto da Desembargadora Relatora, merece destaque o seguinte trecho: “Os danos mencionados pelo legislador são aqueles oriundos do serviço de transporte propriamente dito. Aplica-se a prescrição anual aos casos, por exemplo, de extravio, perda ou roubo de carga, em que o proprietário da mercadoria busca a reparação junto a transportadora”. Ao final, concluiu-se pelo prazo prescricional geral de dez anos previsto no Código Civil/2002.

Não obstante toda essa discussão sobre o prazo prescricional da reparação civil oriunda da responsabilidade contratual, o prazo prescricional mais adequado para cobrança das estadias continua sendo de cinco anos, mesmo assumindo que a mesma teria uma natureza

⁷⁰ Como ensina Cahali (2012, p. 24) “em razão de sua natureza, as regras jurídicas sobre prescrição devem ser interpretadas estritamente, repelindo-se a própria interpretação extensiva ou analógica”.

⁷¹ Um exemplo seria a adulteração, durante o transporte, de uma carga de adubo. Se o transportar vendeu parte da carga e, para completar a quantia faltante misturou à carga um outro produto, como areia, essa situação pode ser de difícil percepção pelo destinatário, caso não vá usar imediatamente o adubo.

indenizatória. É que no caso da estadia está se tratando de uma obrigação certa, que é o pagamento de determinado valor quando a carga ou a descarga não é feita no prazo de cinco horas. Não se está convertendo a obrigação principal em perdas e danos pois, ainda persistirá a obrigação carregamento ou descarregamento do veículo transportador.

Oportuna é a lição de Tepedino (2009, p. 1) sobre o tema:

Além disso, como se sabe, o Código Civil de 2002 dá especial ênfase à execução específica das obrigações, sendo inteiramente coerente com o sistema atribuir-se o prazo quinquenal para o seu cumprimento, quando ainda há interesse útil do credor; e reservando-se o prazo trienal para o credor que, uma vez frustrada a possibilidade de cumprimento específico (por perda da utilidade da prestação em decorrência do comportamento moroso do devedor), se encontra apto a promover, imediatamente, a ação de ressarcimento de danos.

Sendo a obrigação de pagar a estadia decorrente do próprio contrato de transporte e, estando ela especificada em lei, está se executando uma obrigação específica do contrato, que não depende de qualquer liquidação complexa. Sendo assim, o prazo prescricional para cobrança da estadia seria o de cinco anos, ainda que se entenda pela sua natureza indenizatória. De qualquer modo, a tendência é que o Superior Tribunal de Justiça acabe, ao final, adotando o mesmo entendimento já consolidado a respeito da prescrição para a cobrança de *demurrage*.

6 POSSIBILIDADE DE AJUSTE DIVERSO ENTRE AS PARTES

Como já mencionado, a estadia sofreu significativa alteração em 2015, em razão da completa alteração da redação do parágrafo 6º do artigo 10 da Lei n. 11.442/2007. Até 2015, o dispositivo tinha a seguinte redação: “§ 6º O disposto no § 5º deste artigo não se aplica aos contratos ou conhecimentos de transporte em que houver cláusula ou ajuste dispondo sobre o tempo de carga ou descarga”. A redação atual, como já visto, trata apenas de um critério de reajuste, não fazendo menção a qualquer possibilidade de ajuste diverso.

Inicialmente, deve-se tentar entender qual foi o objetivo da alteração legislativa. Sem ter como objetivo uma diferenciação entre o *mens legis* ou o *mens legislatoris*⁷², cabe aqui realizar uma interpretação da norma no sentido de sua finalidade prática (DINIZ, 204, p. 457).

Com efeito, se o texto legal anterior permitia ajuste diverso para o tempo de carga e descarga e, com a alteração, essa possibilidade foi retirada da lei, a finalidade da norma parece ser a de que o ajuste entre as partes não é mais permitido. Se objetivo da lei fosse permitir o livre ajuste entre as partes, sendo válida apenas no caso de inexistência de previsão em sentido contrário, o dispositivo conteria redação semelhante ao vigente antes da alteração. Por outro lado, poderia o legislador ter deixado clara sua intenção, inserindo textualmente a vedação de ajuste entre partes.

Se considerar-se que o objetivo foi não mais permitir o livre ajuste, chega-se a situação que causa perplexidade: em todos os contratos de transporte rodoviário de cargas serão obrigatórios os critérios de tempo e remuneração para carga e descarga definidos em lei, independentemente das peculiaridades de cada ramo dessa modalidade de transporte e da vontade das partes. O próprio transportador está proibido de, por exemplo, convencionar um prazo máximo de uma hora para descarga ou cobrar mais pelo tempo em que ficar parado. É que a impossibilidade de ajuste deve valer, obrigatoriamente, para ambas as partes.

Cumprе salientar que o Código Civil de 2002 já prevê determinados remédios no caso de interrupção do transporte:

Art. 753. Se o transporte não puder ser feito ou sofrer longa interrupção, o transportador solicitará, incontinenti, instruções ao remetente, e zelará pela coisa, por cujo perecimento ou deterioração responderá, salvo força maior.
§ 1º Perdurando o impedimento, sem motivo imputável ao transportador e sem manifestação do remetente, poderá aquele depositar a coisa em juízo, ou

⁷² *Mens legis* seria a interpretação com base na vontade da lei, de forma objetiva. *Mens legislatoris* seria a interpretação mais subjetiva, com base no que pretendeu o legislador (DINIZ, 204, p. 453).

vendê-la, obedecidos os preceitos legais e regulamentares, ou os usos locais, depositando o valor.

[...]

§ 4º Se o transportador mantiver a coisa depositada em seus próprios armazéns, continuará a responder pela sua guarda e conservação, sendo-lhe devida, porém, uma remuneração pela custódia, a qual poderá ser contratualmente ajustada ou se conformará aos usos adotados em cada sistema de transporte.

Se por um lado as disposições acima transcritas não resolveriam, de forma prática⁷³, os problemas que envolvem a carga e a descarga, certo é que há um exagero na forma como se encontra redigido o dispositivo que trata da estadia.

Na vigência do texto anterior, a jurisprudência entendia, em geral, que era permitido às partes o ajuste diverso tanto do tempo limite para carga e descarga, como do valor devido em caso de espera por prazo superior⁷⁴. Nas decisões que analisam contratos realizados após a alteração legislativa, o entendimento tem sido no sentido de que a possibilidade de ajuste foi revogada pela Lei n. 13.103/2015. Nesse sentido, confira-se trecho da decisão proferida no julgamento do recurso inominado n. 0005116-48.2015.8.16.0031 pelo Tribunal de Justiça do Paraná⁷⁵:

Veja-se que o contrato foi firmado em 08/04/2015, ocasião em que o antigo §6º do artigo 11 da Lei nº 11.422/07, que previa a possibilidade de ajuste entre

⁷³ Como exemplo, vale ressaltar que dificilmente um transportador autônomo terá um armazém para depositar a carga.

⁷⁴ Nesse sentido:

RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE COBRANÇA. TRANSPORTE AUTÔNOMO DE CARGA. LEGITIMIDADE PASSIVA AD CAUSAM. ESTADIA PELO TEMPO DE ESPERA PARA DESCARGA DO VEÍCULO QUE DEVE SER PAGO AO AUTOR. CONTRATO ASSINADO PELO RECLAMANTE QUE PREVIA VALORES DE DIÁRIA MENORES QUE O PREVISTO EM LEI E O TEMPO DE DESCARGA. PREVISÃO CONTRATUAL ESPECÍFICA QUE DEVE SER RESPEITADA. REDAÇÃO DO §6º DO ARTIGO 11, DA LEI Nº 11.422/2007 VIGENTE À ÉPOCA DA CONTRATAÇÃO. VALOR PAGO PELA RECLAMADA QUE NÃO CORRESPONDENTE AO MONTANTE TOTAL DEVIDO. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO.

Do voto da Relatora se extrai o seguinte trecho:

[...] Deste modo, não há como se aplicar o §5º, do artigo 11, da Lei nº 11.442/2007, com redação da Lei nº 11.524/2007 vigente à época da contratação (27/01/2012), para fins de indenização, sobretudo porque havia disposição legal expressa ao tempo da contratação (§6º, do artigo 11, da Lei nº 11.442/2007, com redação da Lei nº 11.524/2007) de que o valor da estadia e o tempo de descarga previstos no §5º não se aplicavam aos contratos em que houvesse cláusula ou ajuste dispondo a respeito, devendo ser mantido hígido, por tais razões, o contrato. [...] Portanto, o valor deve ser calculado à base de R\$ 0,30 (trinta centavos) por tonelada/hora, após 24 (vinte e quatro) horas da chegada do veículo para descarga (TJPR, 2016).

⁷⁵ A decisão foi assim ementada:

RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE REPARAÇÃO POR DANOS. TRANSPORTE AUTÔNOMO DE CARGA E DESCARGA. ESTADIA PELO TEMPO DE ESPERA PARA DESCARGA DO VEÍCULO DEVIDA. VALORES DE DIÁRIA CUJO PAGAMENTO DEVE OCORRER NOS TERMOS DO ARTIGO 11, §5º DA LEI Nº 11.442/2007. REVOGAÇÃO DA DISPOSIÇÃO LEGAL QUE PREVIA A POSSIBILIDADE DE AJUSTE SOBRE O TEMPO DE CARGA OU DESCARGA PELOS CONTRATANTES ANTERIORMENTE À EFETIVA CONTRATAÇÃO DAS PARTES. SENTENÇA MANTIDA POR SEUS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS (TJPR, 2017a).

os contraentes acerca do tempo de carga ou de descarga, já havia sido revogado/alterado pela Lei nº 13.103/15.

Nestas condições, o pagamento da estadia deve ocorrer na forma do artigo 11, §5º da Lei nº 11.422/07, que estabelece o limite de tolerância de 05 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, e o valor de R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

Deste modo, é devido o pagamento das diárias na forma pretendida na inicial (R\$ 1,38 por tonelada/hora após cinco horas da chegada do veículo para descarga) tal como decidiu o Juízo a quo, devendo ser mantida inalterada a condenação.

Importante ressaltar que foram encontradas poucas decisões envolvendo, de forma específica, a possibilidade de ajuste entre as partes após a alteração na lei. Desta forma, não se pode afirmar que já há uma tendência jurisprudencial nesse sentido.

Apesar das indicações no sentido de que o livre ajuste não é mais permitido, essa questão será ainda analisada sob dois enfoques, a partir do enquadramento jurídico da estadia como indenização ou como suplemento do preço do frete.

6.1 Exoneração ou limitação do dever de indenizar

Se a estadia é uma indenização por perdas e danos, podem as partes ajustar outros limites ou até a exoneração de seu pagamento? Essa resposta depende de uma análise da possibilidade de inserção, no contrato, de cláusula de exoneração e/ou limitação da responsabilidade.

As cláusulas de exoneração e limitação de responsabilidade “[...] são convenções pelas quais as partes, em certos termos, previamente à ocorrência de um dano, excluem o dever de indenizar ou estabelecem limites, fixos ou variáveis, ao valor da indenização” (FERNANDES, 2013, p. 112 e 113). Na cláusula limitativa se estipulariam, previamente à ocorrência do dano, qual seria a respectiva indenização. A cláusula de exoneração seria, então, a cláusula limitativa levada ao extremo, na medida em que as perdas e danos estariam suprimidas (DIAS, 1980, p. 125).

Em princípio, quando o empresário estabelece o preço, já inclui nele eventuais custos que tenha com ressarcimento de danos que possa causar, ou, os custos de danos que tenha que internalizar (FERNANDES, 2013, p. 85 e 86). Porém, a racionalidade dos agentes econômicos é limitada, tendo em vista que, por inúmeras razões, as partes não conseguem prever todas os efeitos que podem decorrer de seus atos (FERNANDES, 2013, p. 86 e 87). Nesse contexto, os riscos podem ser alocados na formação do preço.

Sobre o assunto, oportuna são as considerações feitas por Fernandes (2013, p. 97):

A negociação de um nível adequado de ressarcimento possível dos danos pode significar, assim, benefícios mútuos às partes. De um lado, dando previsibilidade ao possível causador do dano, o que lhe permite, igualmente, a contratação de seguros em condições favoráveis, e, de outro, propiciando também à outra parte uma eficiente equação dos riscos, pois não terá incorporado ao preço o custo da contingência conectada a um evento que poderá ou não ocorrer, ao mesmo tempo que poderá ter ressarcidos os danos em níveis julgados adequados no momento da formação do contrato.

Ao negociar, no contrato de transporte, o preço do frete, podem o transportador e o tomador alocar os riscos que a prestação envolve. No caso de contingências relacionadas à carga e descarga, é evidente que entre transportador e remetente/destinatário há uma assimetria de informações. Como já explicado, tanto o remetente como o destinatário têm maiores condições de evitar a ocorrência de atrasos na carga e descarga. Nesse sentido, torna-se difícil para o transportador alocar no preço do próprio frete os atrasos que eventualmente podem ocorrer no carregamento ou descarregamento do veículo⁷⁶. Em razão dessa dificuldade, parece ter a lei alocado e tarifado o risco de atraso na carga e descarga. Como explica Fernandes (2013, p. 97), “[...] a alocação de riscos, no entanto, pode ser estabelecida pela própria lei, quando define compensações tarifadas, ou mesmo quando proíbe uma limitação”.

Para se analisar a validade de alteração dessa alocação e tarifação feita pela lei, cabe, inicialmente, verificar quais são os requisitos de validade da cláusula de limitação e exoneração de responsabilidade.

Ao analisar a validade da cláusula de não-indenizar, Azevedo (2004, p. 201) asseverou que esta disposição seria nula quando:

a) exonerem o agente, em caso de dolo; b) vão diretamente contra norma cogente – às vezes, dita de ordem pública; c) isentem de indenização o contratante, em caso de inadimplemento da obrigação principal; e d) interessem diretamente à vida e à integridade física das pessoas naturais.

Há divergência na doutrina se é possível a exoneração ou limitação de responsabilidade em caso de descumprimento da obrigação principal. Peres (2009, p. 180) assevera que “[...] tais cláusulas seriam admissíveis apenas nas hipóteses em que visassem a limitar ou exonerar o dever de reparar derivado do inadimplemento de obrigações acessórias, não centrais, do vínculo contratual”. Na mesma linha, Cerqueira (2008, p. 132 *apud*

⁷⁶ Quando o atraso é previsto de antemão, é evidente ser possível a inserção desse custo no próprio preço do frete.

FERNANDES, 2013, p. 253) entende que seriam válidas as cláusulas que “[...] digam respeito à tutela do interesse individual sobre aos quais as partes podem livremente dispor e a deveres decorrentes de obrigações naturais ou acessórias à obrigação principal”.

Existem, porém, defensores do entendimento de que, a reparação de dano decorrente da própria obrigação principal poderia ser objeto de limitação ou exoneração do dever de indenizar pois, na prática, as obrigações principais são justamente as que tem potencial para causar danos mais relevantes (PEREIRA, 2015, p. 59). Como afirma Fernandes (2013, p. 256), “não há, no direito brasileiro, fundamento legal que torne nula, per se, a cláusula de limitação ou de exoneração de responsabilidade quando ligada ao descumprimento da obrigação principal”.

A despeito dessa discussão, não parece que, no contrato de transporte, ao regular o pagamento da estadia, estariam as partes limitando eventuais responsabilidades decorrente de inadimplemento ou adimplemento parcial de obrigação principal. Com efeito, no contrato de transporte, são obrigações do remetente: i) a entrega da mercadoria a ser transportada; ii) o pagamento do frete; iii) o acondicionamento correto da mercadoria a ser transportada; iv) a declaração da natureza e o valor das mercadorias a serem transportadas (MARTINS, 2017, p. 185). Por outro lado, são obrigações do transportador: i) receber, transportar e entregar as mercadorias no tempo e lugar ajustados; ii) expedir o conhecimento de transporte; iii) seguir o itinerário ajustado com o contratante; iv) aceitar a variação do destinatário (MARTINS, 2017, p. 188). Ao destinatário, caberá receber a carga e conferi-la, apresentando, no prazo legal, eventuais reclamações (DINIZ, 2013, p. 528).

Com efeito, ao tratar do tempo de espera de carga e descarga e, a respectiva indenização, não estão as partes dispondo de obrigação principal. O remetente continuará tendo que entregar a mercadoria, o transportador deverá transporta-la e, o destinatário, deverá recebê-la. O que se ajusta é qual será o tempo em que deverá ser feita a carga e a descarga e, caso ultrapassado o limite, qual será indenização devida.

Não se verifica, em eventual ajuste, qualquer violação à vida ou integridade física de pessoal natural. O pacto do tempo e valor da indenização, tampouco configuraria uma exoneração em caso de dolo por parte do agente. Resta saber se o dispositivo legal que prevê o pagamento da estadia seria de natureza cogente.

Como ensina Reale (2002, p. 131), “quando certas regras amparam altos interesses sociais, os chamados interesses de ordem pública, não é lícito as partes contratantes disporem de forma diversa”. Em determinados casos a verificação da natureza cogente de uma norma é de fácil percepção. São os dispositivos legais que determinam que o ato só pode ser praticado

de forma específica ou expressamente tornam nulos ajustes em sentido contrário. Em muitos casos, porém, cabe à doutrina e à jurisprudência enquadrar determinada regra jurídica como cogente ou de ordem pública (REALE, 2002, p. 133).

Sobre a distinção entre normas de natureza cogente e dispositiva, Venosa (2007, p.14) assevera o seguinte:

Nem sempre é fácil, à primeira vista, distinguir uma norma cogente de uma norma dispositiva. Impõe-se, em cada caso, examinar a finalidade da lei e a intenção do legislador, dentro do conjunto da situação enfocada, pois raramente o legislador é expresso no atinente a uma disposição cogente. Geralmente, se se tratar de tutela de interesses gerais, garantias de liberdades ou proteção da família, por exemplo, a norma será cogente. Quando o interesse é meramente individual, a norma é dispositiva.

Ou seja, além de se verificar se a regra jurídica tutela interesses individuais ou gerais, cabe a análise da finalidade da lei e a intenção do legislador, dentro do contexto em que está inserida a norma. Esses aspectos já foram analisados na introdução deste capítulo, tendo se chegado à conclusão de que, na alteração introduzida em 2015, a lei e/ou o legislador tiveram o objetivo de não permitir o livre ajuste.

É difícil, também, classificar o dispositivo legal como uma norma supletiva, no sentido de suprir uma falta de manifestação da parte. É que nesses casos, a doutrina cita como exemplos dispositivos que preveem locuções como: i) não havendo convenção em contrário; ii) salvo convenção diversa ou; iii) na falta de ajuste (MONTORO, 2000, p. 342).

Diante de todas essas considerações, entende-se que a lei acabou alocando e tarifando os danos decorrentes de atrasos na carga e descarga, retirando das partes, a partir da alteração introduzida em 2015, a possibilidade de disposição prévia em sentido diverso.

6.2 Livre estipulação do preço do frete e eventual complemento

Mesmo que se considere a estadia como um suplemento do preço do frete, a conclusão a respeito da possibilidade de ajuste diverso é a mesma.

Para se analisar o tema, são oportunas as considerações feitas por Ferraz Jr. (2001, p. 127) sobre normas de ordem pública e intervenção do Estado na ordem econômica:

A idéia de ordem pública tem interesse, em certo momento, de que os preços não variem conforme a vontade das partes (lei de mercado), mas fiquem congelados num determinado patamar. Há limites, porém. Desse modo, se o legislador determina, por norma cogente, que os preços de aluguéis a serem

estipulados em contratos futuros devem ser também congelados, para atender a uma necessidade coletiva momentânea (ordem pública), há quem invoque a natureza das relações de livre mercado, dizendo que aquela disciplina é, quando muito, dispositiva. Não obstante, essa argumentação é complicada e envolve o grande problema atual da intervenção do Estado no domínio econômico.

Trata-se, portanto, de conflito entre a livre iniciativa e a possibilidade de intervenção econômica por parte do Estado. A princípio, se o Estado realizou essa intervenção, é porque verificou que esta seria necessária para proteção de interesse relevante. A não observância da norma, pelas partes, desfiguraria a intervenção estatal, não sendo, portanto, permitida.

Como destaca Grau (2007, p. 94), se por um lado existem as liberdades de contratar ou não contratar, essas estão sujeitas a limitações. Essas limitações, podem, inclusive, dizer respeito ao próprio preço. É que em um regime de controle de preços, esse elemento é determinado independentemente da vontade das partes (GRAU, 2007, p. 94).

Para Grau (2007, p. 148), as intervenções do Estado no domínio econômico se dividem em normas de intervenção por indução e normas de intervenção por direção. Nas normas de intervenção por indução, busca o Estado a adesão do agente. Essa adesão é buscada por meio de estímulos, benefícios ou até oneração do agente. Como exemplo, pode ser citada norma prevendo que, no caso de adesão do agente à prescrição veiculada, este tenha o direito a uma redução de tributo. Essas normas, em geral, têm natureza dispositiva (GRAU, 2007, p. 148 e 149).

Quanto ao outro tipo de norma de intervenção, Grau (2007, p. 148) assevera o seguinte:

No caso das normas de intervenção por direção estamos diante de comandos imperativos, dotados de cogência, impositivos de certos comportamentos a serem necessariamente cumpridos pelos agentes que atuam no campo da atividade econômica em sentido estrito – inclusive pelas próprias empresas estatais que a exploram.

Um clássico exemplo dado por Grau (2007, p. 148) para esse tipo de norma “[...] é a que instrumenta controle de preços, para tabelá-los ou congelá-los”.

A conclusão a que se chega, portanto, é de que, se o Estado interveio na atividade do transporte rodoviário de cargas estipulando fórmula para o cálculo do preço da estadia, trata-se de norma cogente, que deve ser observada pelas partes, não permitindo ajuste diverso.

7 O CONTRATO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS: UMA ANÁLISE DA ATUAL PRÁTICA DO MERCADO

Um das obrigações do transportador é emitir o conhecimento de transporte. Previsto no artigo 744 do Código Civil de 2002, “[...] o conhecimento de transporte é o documento emitido pelo transportador como prova da entrega da mercadoria, e que serve de título para seu recebimento pelo legítimo portador” (MENDONÇA, 1990, p. 161). A obrigação de emissão do conhecimento de transporte também consta na Lei n. 11.442/2007: “Art. 6º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços de natureza fiscal”.

Segundo Martins (2017, p. 180), os conhecimentos de transporte são títulos de crédito que representam as mercadorias nele descritas, estando, então, sujeito às regras gerais dos títulos de crédito e às regras especiais, as quais normalmente decorrem de normas que regulam os diferentes tipos de transporte.

Na doutrina, são indicados como requisitos do conhecimento: i) o nome empresarial da empresa emissora do conhecimento; ii) o número de ordem do conhecimento; iii) a data de emissão; iv) nome do remetente e do destinatário; v) o lugar em que a mercadoria é recebida e o local onde deverá ser entregue; vi) a espécie e a quantidade ou peso da mercadoria; vii) a importância do frete, indicando-se a forma e o local de pagamento (MARTINS, 2017, p. 178).

Como visto, a lei determina que o conhecimento tenha, também, as informações de natureza fiscal. Nesse sentido, o conhecimento de transporte rodoviário de cargas deve preencher todos os requisitos do artigo 17 do convênio/SINIEF 06/89, instituído pelo Conselho de Política Fazendária (CONFAZ):

Art. 17. O documento referido no artigo anterior conterá, no mínimo, as seguintes indicações:

- I - a denominação: “Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas”;
- II - o número de ordem, a série e subsérie e o número da via;
- III - a natureza da prestação do serviço, acrescida do respectivo código fiscal;
- IV - local e data da emissão;
- V - a identificação do emitente: o nome, os endereços e os números de inscrição, estadual e no CGC;
- VI - a identificação do remetente e do destinatário: os nomes, os endereços e os números de inscrição, estadual e no CGC ou CPF;
- VII - o percurso: o local de recebimento e o da entrega;
- VIII - a quantidade e espécie dos volumes ou das peças;
- IX - o número da nota fiscal, o valor e a natureza da carga, bem como a quantidade em quilograma (Kg), metro cúbico (m³) ou litro (l);
- X - a identificação do veículo transportador, placa, local e Estado;

- XI - a discriminação do serviço prestado, de modo que permita sua perfeita identificação;
- XII - indicação do frete pago ou a pagar;
- XIII - os valores dos componentes do frete;
- XIV - as indicações relativas a redespacho e ao consignatário serão pré-impressas ou indicadas por outra forma, quando da emissão do documento;
- XV - o valor total da prestação;
- XVI - a base de cálculo do ICMS;
- XVII - a alíquota aplicável;
- XVIII - o valor do ICMS;
- XIX - o nome, o endereço e os números de inscrição, estadual e no CGC, do impressor do documento, a data e a quantidade de impressão, o número de ordem do primeiro e do último documento impresso e as respectivas série e subsérie e o número da autorização para impressão dos documentos fiscais.

Referido convênio instituiu, inclusive, documento intitulado modelo 8 (anexo A), que serve como referência para emissão do conhecimento de transporte rodoviário de cargas. Tanto no dispositivo aqui transcrito como no modelo de referência, não se vê qualquer menção à informação ou cláusula sobre estadia.

O ajuste SINIEF n. 9/2007 instituiu o conhecimento eletrônico de transporte eletrônico (CT-e), que pode ser utilizado em substituição ao conhecimento de transporte convencional⁷⁷. Trata-se, na verdade, de um documento eletrônico com alguns requisitos adicionais, próprios de documentação eletrônica. Referido documento fica representado fisicamente pelo documento auxiliar do conhecimento de transporte eletrônico (DACTE)⁷⁸. Não há, novamente, qualquer menção ou regulação específica relativa à estadia.

No DACTE constante no anexo B é possível verificar como é, na prática, preenchido um conhecimento de transporte rodoviário de carga. No documento não constam disposições relacionadas à estadia, constando, entretanto, a data prevista para entrega.

Analisando os diferentes conhecimentos de transporte, juntados em processos judiciais em que houve discussão a respeito de atraso na carga ou descarga, não se verifica qualquer cláusula ou informação sobre a estadia. Nota-se, entretanto, que o campo denominado observações é usado para outras disposições. No anexo I, é possível verificar no campo de observações uma regulação específica quanto ao agendamento da descarga.

⁷⁷ Cláusula 1ª e inciso I do ajuste SINIEF n. 9/2007: “Fica instituído o Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e, que poderá ser utilizado pelos contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre a Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS em substituição aos seguintes documentos: I - Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas, modelo 8; [...]”.

⁷⁸ Cláusula 11ª do ajuste SINIEF n. 9/2007: “Fica instituído o Documento Auxiliar do CT-e - DACTE, conforme leiaute estabelecido no Manual de Orientação do Contribuinte – DACTE (MOC-DACTE), para acompanhar a carga durante o transporte ou para facilitar a consulta do CT-e, prevista na cláusula décima oitava”.

Em alguns dos casos analisados⁷⁹, foram encontrados contratos de transporte que acompanharam os conhecimentos. Nestes documentos, constou ajuste específico para a estadia. No anexo G, denominado contrato de transporte rodoviário de bens, consta a seguinte cláusula:

7 - Embasados no § 6º do artigo 11, da Lei 11.442/2007, em comum acordo definem que em caso de estadias estas começarão a ser contadas a partir da 24 (vigésima quarta) hora após a chegada da carga ao destino, sendo que, esse prazo será contado a partir do final do turno agendado para descarga e/ou horário de chegada da carga ao destino, quando não houver agendamento. O valor definido pelas partes para estadias é de R\$ 0,30 (trinta centavos) por tonelada/hora a ser calculado sobre o peso carregado.

No documento constante no anexo H, datado de 21/05/2015, a estadia foi regulada da seguinte forma:

3.5 DIÁRIAS E ESTADIAS – Conforme parágrafo 6 do artigo 11 da Lei N 11.442/2007 o valor contratado/acordado no Contrato de Frete 436/1 referente(s) carga(s) do(s) CTe/CTRC 436/1 contempla um tempo de carga e/ou descarga de até 24:00 hora(s) contados a partir da data/hora prevista da descarga impressa no item 1.9. A partir de 24:00ª hora(s) após data/hora da chegada conforme item 1.9 o subcontratado poderá ser remunerado em R\$ 0,30 (trinta centavos) por hora X Toneladas, sem retrocesso. Os valores serão pagos no SALDO DE FRETE mediante comprovação da data/hora de chegada e saída através de documento ORIGINAL, emitido, datado e assinado pelo destinatário da mercadoria.

Por fim, no anexo I, denominado termo de responsabilidade, celebrado em 03/07/2016, consta o seguinte ajuste:

Estadias – 02 horas após a entrega da Nota Fiscal e não descarregar, o motorista ou Empresa terá que informar a RODOPRIMA para abertura de ocorrência, o valor a ser pago será de 100,00/24 horas para caminhões TRUCK e de 200,00/24 horas para caminhões carreta simples/trucadas e Rodotrem proporcional ao volume carregado.
Este termo tem amparo legal na lei 11.442 art. 11, §5º, por se tratar de acordo entre as partes.

Em todos os casos tratava-se de subcontratação, ou seja, o transportador inicialmente contratado pelo tomador do serviço subcontratou um terceiro transportador para executa-lo. Nos dois últimos, verifica-se que, não obstante a nova redação do parágrafo sexto do artigo 11 da Lei n. 11.442/2007, foram ajustados o valor e a forma de incidência da estadia.

⁷⁹ Na maioria dos casos não foi encontrado um contrato que acompanhasse o conhecimento de transporte.

Diante do panorama aqui demonstrado, serão propostas, a seguir, cláusulas e ajustes a serem inseridos no conhecimento ou no contrato de transporte.

7.1 Propostas de alterações nas cláusulas do conhecimento de transporte

A inserção, no próprio conhecimento de transporte, da estadia e sua forma de cálculo é de especial importância. Sendo o contrato de transporte um documento opcional, é possível que, por vezes, o transportador deixe de emití-lo. O conhecimento de transporte é documento obrigatório, sem o qual não se realiza o transporte. É perfeitamente possível a inserção no conhecimento das condições de carga e descarga e, do método de cálculo da estadia em caso de atraso. Essas informações podem ser inseridas no campo reservado para as observações.

Mesmo que conste no conhecimento a mera reprodução do texto legal, a previsão no documento facilita a extração de posterior fatura para a cobrança de seu valor. Além disso, a prevalecer o entendimento consolidado do Superior Tribunal de Justiça a respeito do prazo prescricional para cobrança de *demurrage*, o transportador teria assegurado o prazo prescricional de cinco anos para cobrança da estadia.

Para se evitar discussões a respeito do termo da obrigação e a necessidade de constituição em mora, é importante que conste no conhecimento o prazo para pagamento e a forma pela qual a cobrança será realizada. Como exemplo, pode o transportador fixar que a estadia será cobrada por meio de emissão de fatura, acompanhada dos comprovantes de chegada e saída do veículo no local de destino, com prazo de pagamento de cinco dias contados do recebimento da fatura.

É recomendável, também, estabelecer no próprio conhecimento quem será o responsável pelo pagamento da estadia. Fixando-se o responsável pelo pagamento, por tratar-se de obrigação contratual com devedor definido, ficam reduzidas as discussões a respeito do obrigado pelo pagamento e necessidade de comprovação de culpa. Quanto a este ponto, cabe ainda destacar o direito de regresso do pagador contra aquele que efetive deu causa à estadia. Além disso, em se tratando de TAC, CTC e ETC com frota de até três veículos, cabe ressaltar que o ajuste não afastaria a solidariedade prevista em lei.

Sendo prevista a estadia no próprio conhecimento de transporte, convém ainda ressaltar a possibilidade de cobrança de outras perdas e danos. Essa medida visa evitar que o transportador acabe arcando com outros prejuízos, caso se entenda que a inserção da estadia no

conhecimento de transporte seria equivalente a uma cláusula penal compensatória, onde foi fixado previamente o valor da indenização por perdas e danos.

Como já explanado, a classificação de determinada norma como cogente ou dispositiva pode, por vezes, constituir uma difícil tarefa. Ao final, essa classificação acaba ficando à cargo da doutrina e da jurisprudência. Por esse motivo, até que o tema seja melhor tratado pela jurisprudência, é possível que as partes ajustem valores e critérios de incidência. Entretanto, as partes devem estar cientes de que, ao final, pode prevalecer o entendimento de invalidade do ajuste quanto a estes pontos.

8 CONCLUSÃO

Como demonstrado no trabalho, no Brasil, o modal rodoviário possui grande relevância no transporte de cargas. Cerca de 60% de toda a movimentação de cargas no Brasil é feita por caminhões, o que revela a grande importância do setor.

Apesar da grande relevância e da edição de uma lei específica para tratar do assunto, ainda são poucos os estudos sobre as inovações trazidas pela Lei n. 11.442/2007. Como visto, uma das novidades foi a instituição, no próprio texto legal, da estadia. Tem sido comum, principalmente em terminais portuários, a ocorrência de atrasos no carregamento e descarregamento de caminhões.

Se por um lado a lei teve como intuito a proteção dos interesses do transportador, por outro lado acabou engessando o contrato de transporte rodoviário de cargas. Nos diferentes enquadramentos jurídicos da estadia, surgem incompatibilidades que, ao final, podem trazer consequências de ordem prática não mensuradas pelo transportador ou pelo próprio legislador.

Com efeito, não parece ter sido o objetivo da lei a necessidade de comprovação de culpa para ser considerada devida a estadia. Tampouco parece prático submeter o transportador à uma investigação prévia de quem teria sido o responsável pela ocorrência da estadia, para se evitar eventual extinção de ação judicial por ilegitimidade passiva. Entretanto, ao considerar a estadia uma indenização, os tribunais têm dado especial relevância a discussões envolvendo esses temas.

A pesquisa jurisprudencial realizada revelou que o tema não tem sido analisado com grande profundidade, não existindo discussões específicas acerca da natureza jurídica da estadia. Parte considerável das decisões encontradas foram proferidas no âmbito dos juizados especiais cíveis, em casos ajuizados por transportadores autônomos ou empresas transportadoras de pequeno porte. Em razão dos princípios da celeridade e simplicidade, as discussões nos juizados especiais tendem a ser mais rasas.

Apesar das questões sensíveis aqui levantadas, não se verificou a inserção de cláusulas ou ajustes que tratem da estadia nos conhecimentos de transporte. Nos casos em que se verificou algum tipo de ajuste, este foi feito em contrato apartado. A existência desse contrato só foi verificada em casos onde houve subcontratação do transporte. Nesses casos, subcontratante e subcontratado pactuaram outros valores e critérios para incidência da estadia. Nos levantamentos realizados, constatou-se que grandes contratantes de serviço de transporte rodoviário de cargas costumam inserir, em seus contratos padrões, cláusula ajustando a estadia

de forma diversa do que prevê o texto legal. Contudo, referidos documentos costumam ter cláusula de confidencialidade.

Em todo esse contexto, a mais relevante controvérsia a ser definida pelos tribunais é a possibilidade, ou impossibilidade, de pacto de outro tempo/valor para a estadia. A se confirmar o entendimento até agora existente nos tribunais e, as conclusões expostas no capítulo seis, os contratantes e subcontratantes do serviço de transporte podem estar acumulando relevante passivo.

Apesar de causar espécie, a supressão do texto legal que permitia o ajuste diverso entre as partes é uma realidade. Sendo assim, podem os transportadores regular, por meio do próprio conhecimento de transporte, questões como responsável pelo pagamento, forma de cobrança e prazo de pagamento.

Por fim, cabe destacar que, diante de todos os apontamentos feitos ao longo do trabalho, melhor seria se o legislador tivesse regulado a estadia por meio de norma supletiva, a qual incidiria apenas na falta de ajuste entre as partes. O dispositivo legal vigente acabou engessando a estadia, tratando de uma mesma forma os diferentes ramos do transporte rodoviário de cargas e as três categorias de transportadores (TAC, ETC e CTC).

REFERÊNCIAS

ALVES, Fernando Augusto Frank de Almeida. A natureza jurídica e a prescrição da demurrage à luz da jurisprudência. In: **Revista direito aduaneiro, marítimo e portuário**. Ano IV – n. 24 – jan-fev 2015. São Paulo: Síntese, 2015.

ARRUDA ALVIM NETTO, José Manoel de. **Soluções práticas de direito: pareceres; v. 2. direito privado I**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

ASSIS, Araken de. **Contratos nominados: mandato, comissão, agência e distribuição, corretagem, transporte**. 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA. **Manual de cálculo de custos e formação de preços do transporte rodoviário de cargas de 2014**. Disponível em: <<http://www.portalntc.org.br/media/images/publicacoes/manual-de-calculo-e-formacao-de-precos-rodoviario-2014/index.html>>. Acesso em 14 fev. 2017.

AZEVEDO, Antonio Junqueira de. **Estudos e pareceres de direito privado**. São Paulo: Saraiva, 2004.

_____. **Novos estudos e pareceres de direito privado**. São Paulo: Saraiva, 2009.

BRASIL, STJ, **REsp: 1479256 SP 2014/0205963-1**, Relator: Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA. Data de Publicação: DJ 15/12/2014. Decisão monocrática.

_____. **Ajuste SINIEF n. 9 de 25 de outubro de 2007**. Brasília, DF 2007. Disponível em: <https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/ajustes/2007/aj_009_07>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. Conselho da Justiça Federal. **Enunciados da IV Jornada de Direito Civil**. Disponível em: <<http://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/431>>. Acesso em 16 fev. 2017.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Convênio/SINIEF n. 6 de 21 de fevereiro de 1989**. Brasília, DF 1989. Disponível em: <https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/ajustes/sinief/cvsinief_006_89>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. Estado do Paraná. **Decreto estadual n. 6.080 de 28 de setembro de 2012**. Curitiba, PR: _____ 2012. Disponível em: <<http://www.sefanet.pr.gov.br/dados/sefadocumentos/106201206080.pdf>>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Website institucional**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Lei n. 10.406 de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil.** Brasília, DF: Congresso Nacional, 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Lei n. 11.442 de 5 de janeiro de 2007.** Brasília, DF: Congresso Nacional, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111442.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Lei n. 11.524 de 24 de setembro de 2007.** Brasília, DF: Congresso Nacional, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/L11524.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Lei n. 12.249 de 11 de junho de 2010.** Brasília, DF: Congresso Nacional, 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/Lei/L12249.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Lei n. 13.103 de 2 de março de 2015.** Brasília, DF: Congresso Nacional, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Lei n. 13.105 de 16 de março de 2015 – Código de Processo Civil.** Brasília, DF: 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Lei n. 5.474 de 18 de julho de 1968.** Brasília, DF: 1968. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5474.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Lei n. 556 de 25 de junho de 1850 – Código Comercial.** Rio de Janeiro, RJ: 1850. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Lei n. 6.813 de 10 de julho de 1980.** Brasília, DF: Congresso Nacional, 1980. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/L6813.htm>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. Receita Federal do Brasil. **Website institucional.** Disponível em: <https://www.receita.fazenda.gov.br/pessoajuridica/cnpj/cnpjreva/cnpjreva_solicitacao2.asp>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Resolução n. 1 de 15 de janeiro de 2016.** Brasília, DF: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2016. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/sistema-de-gerenciamento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/RESOLUO012016DNIT.pdf>>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Resolução n. 168 de 14 de dezembro de 2004.** Brasília, DF: Conselho Nacional de Trânsito, 2004. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Resolução n. 3.056 de 12 de março de 2009.** Brasília, DF: Agência Nacional dos Transportes Terrestres, 2009. Disponível em:

<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4056/Resolucao_n__3056.html>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Resolução n. 4.799 de 27 de julho de 2015**. Brasília, DF: Agência Nacional dos Transportes Terrestres, 2015. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/41053/Resolucao_n__4799.html>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. Secretaria Geral de Governo. **Presidenta Dilma cumpre promessa e sanciona lei dos caminhoneiros sem vetos**. Disponível em: <<http://www.secretariadegoverno.gov.br/noticias/2015/fevereiro/02-03-2015-presidenta-dilma-cumpre-promessa-e-sanciona-lei-dos-caminhoneiros-sem-vetos>>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. STF, Tribunal Pleno, **Ação direta de inconstitucionalidade n. 319**, julgada em 04/12/1992, unânime.

_____. STF, Tribunal Pleno, **Ação direta de inconstitucionalidade n. 1950**, julgada em 03/11/2005, maioria.

_____. STJ, 2ª Seção, **Recurso especial n. 1.340.041**, Relator Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, julgado em 24/06/2015, maioria.

_____. STJ, 3ª Turma, **Recurso especial n. 1.281.594**, Relator Ministro Marco Aurélio Belizze, julgado em 22/11/2016, unânime.

_____. STJ, 3ª Turma, **REsp: 1355095 SP 2012/0246689-5**, Relator: Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, julgado em 09/12/2014. Data de Publicação: DJe 12/03/2015.

_____. STJ, **AREsp n. 902.125/SP**. Relator Ministro Marco Buzzi, julgado em 24/03/2017.

_____. TJPR, 2ª Turma Recursal, **Recurso nominado n. 0005116-48.2015.8.16.0031**, Relator Juiz Siderlei Ostrufka Cordeiro, julgado em 09/03/2017, unânime.

_____. TJPR, 3ª Turma Recursal, **Recurso nominado n. 009726-18.2014.8.16.0056**, Relatora para o acórdão Juíza Renata Ribeiro Bau, julgado em 19/05/2016, unânime.

_____. TJPR. 11ª Câmara Cível, **Apelação cível n. 0021332-90.2010.8.16.0021**, Relatora Desembargadora Lenice Bodstein, julgado em 22/02/2017, unânime.

_____. TJRJ, 1ª Câmara Cível, **Apelação cível n. 0001668-29.2006.8.19.0054**, Relator Desembargador Camilo Ribeiro Ruliere, julgado em 05/02/2013, unânime.

_____. TJRS, 12ª Câmara Cível, **Apelação cível n. 0143537-30.2012.8.21.7000**, Relator Desembargador José Aquino Flôres de Camargo, julgado em 03/05/2012, unânime.

_____. TJRS, 2ª Turma Recursal Cível, **Recurso nominado n. 0002517-26.2016.8.21.9000**, Relator Juiz Régis de O. Montenegro Barbosa, julgado em 27/07/2016, unânime.

_____. TJRS, 4ª Turma Recursal Cível, **Recurso nominado n. 0017665-77.2016.8.21.9000**, Relator Juiz Ricardo Pippi Schmidt, julgado em 01/07/2016, unânime.

_____. TJRS. 4ª Turma Recursal, **Recurso nominado n. 0000094-64.2014.8.21.9000**, Relatora Juíza Eliane Garcia Nogueira, julgado em 31/01/2014, unânime.

_____. TJSP, 12ª Câmara de Direito Privado, **Apelação cível n. 0005385-72.2012.8.26.0562**, Relator Desembargador Castro Figliolia, julgado em 29/05/2013, unânime.

_____. TJSP, 15ª Câmara de Direito Privado, **Apelação Cível n. 1004672-68.2015.8.26.0047**, Relator Desembargador Coelho Mendes, julgado em 08/11/2016, unânime.

_____. TJSP, 23ª Câmara de Direito Privado, **Apelação cível n. 0005948-32.2013.8.26.0562**, Relator Desembargador Sérgio Shimura, julgado em 28/01/2015, unânime.

_____. TJSP, 23ª Câmara de Direito Privado, **Apelação cível n. 1010671-09.2015.8.26.0562**, Relator Desembargador Sebastião Flávio, julgado em 31/08/2016, unânime.

_____. TJSP. 13ª Câmara de Direito Privado, **Apelação cível n. 1030179-72.2014.8.26.0562**, Relator Desembargador Francisco Giaquinto, julgado em 18/11/2016, unânime.

_____. TJSP. 24ª Câmara de Direito Privado, **Apelação cível n. 0041413-07.2011.8.26.0002**, Relator Desembargador Jonize Sacchi de Oliveira, julgado em 20/04/2017, unânime.

_____. TJSP. 38ª Câmara de Direito Privado, **Apelação cível n. 1007849-81.2014.8.26.0562**, Relator Desembargador Marcos Gozzo, julgado em 26/04/2017, unânime.

CAHALI, Yuseff Said. **Prescrição e decadência**. 2. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012.

CASSETARI, Christiano. **Multa contratual: teoria e prática da cláusula penal**. 4. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 12. Ed. São Paulo: Atlas, 2015.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Anuário CNT do transporte – estatísticas consolidadas 2016**. Brasília: CNT, 2016. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/>>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Boletim Estatístico CNT de janeiro 2017**. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>>. Acesso em 23 fev. 2017.

_____. **Marco regulatório do transporte rodoviário de cargas é debatido em Brasília**. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/marco-regulatorio-do-transporte-rodoviario-de-cargas-e-debatido-em-brasil>>. Acesso em 14 fev. 2017.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES. **Agendamento de descarga em portos transfere filas para o interior**. Disponível em <<http://www.cnttt.org.br/agendamento-de-descarga-em-portos-transfere-filas-para-o-interior>>. Acesso em 14 fev. 2017.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. **Website institucional**. Curitiba. Disponível em: <<http://www.cntabr.org.br/>>. Acesso em 14 fev. 2017.

DIAS, José de Aguiar. **Cláusula de não-indenizar: chamada cláusula de irresponsabilidade**. 4. ed. rev. Rio de Janeiro: Forense, 1980.

_____. **Da responsabilidade civil**. 11ª ed. revista, atualizada de acordo com o Código Civil de 2002, e aumentada por Rui Berford Dias. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

DINIZ, Maria Helena. **Compêndio de introdução à ciência do direito: introdução à teoria geral do direito, à filosofia do direito, à sociologia jurídica**. 25. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

_____. **Tratado teórico e prático dos contratos, v. 4**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

FERNANDES, Wanderley. **Cláusulas de exoneração e de limitação de responsabilidade**. São Paulo: Saraiva, 2013.

FERRAZ JUNIOR, Tercio Sampaio. **Introdução ao estudo de direito: técnica, decisão, dominação**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

FONSECA, Arnaldo Medeiros da. **Caso fortuito e teoria da imprevisão**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1958.

FORGIONI, Paula A. **Contratos empresariais: teoria geral e aplicação**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015.

GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil, volume 2: obrigações**. 11 ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2015.

GAMA, Mariana Casati Nogueira da. **O regime jurídico do contrato de transporte marítimo de mercadorias**. Dissertação apresentada à banca examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Direito das Relações Econômicas Internacionais, sob a orientação do Professor Doutor Cláudio Finkelstein. 2005. Disponível em: <<https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/5951/1/MarianaGama.pdf>>. Acesso em 14 fev. 2017.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 3 ed. atualizada, revista e ampliada. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GOMES, Orlando. **Contratos**. 18. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. 10. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2007.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na constituição de 1988**. 7. ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

HOOG, Wilson Alberto Zappa. **Perdas, danos e lucros cessantes em perícias judiciais**. Curitiba: Juruá, 2009.

LACERDA, Sampaio de. **Curso de direito comercial marítimo e aeronáutico**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1963.

_____. **Curso de direito privado da navegação**. 3.ed. rev. e atual. por Aurélio Pitanga Seixas Filho. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 19847.

LOPEZ, Teresa Ancona. **Princípio da precaução e evolução da responsabilidade civil**. São Paulo: Quartier Latin, 2010.

MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**. 17. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

MENDONÇA, Fernando. **Direito dos transportes**. 2. ed., atual. São Paulo: Saraiva, 1990.

MONTENEGRO, Antonio Lindbergh C. **Ressarcimento de danos**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.

MONTORO, André Franco. **Introdução à ciência do direito**. 25. Ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000.

MUJALLI, Walter Brasil. **Manual de direito administrativo**. São Paulo: Universitária de Direito, 1997.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de direito marítimo, volume II: vendas marítimas**. 2 ed. atual. e ampl. Barueri: Manole, 2013.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil**. 10 ed. rev. atual. Rio de Janeiro: GZ Ed., 2012.

PEREIRA, Vinicius. **Cláusula de não indenizar: entre riscos e equilíbrio**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

PERES, Fábio Henrique. **Cláusulas contratuais excludentes e limitativas do dever de indenizar**. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

PORTUGAL. **Decreto-lei n. 191 de 29 de abril de 1987**. Disponível em: <<https://dre.tretas.org/dre/42173/decreto-lei-191-87-de-29-de-abril>>. Acesso em 14 fev. 2017.

REA JR., Samuel Arthur. Efficiency implications of penalties and liquidated damages. In: **The journal of legal studies**. vol. 13. n. 1 (jan., 1984). Chicago: The University of Chicago Press, 1984.

REALE, Miguel. **Lições preliminares de direito**. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

RIZZARDO, Arnaldo. **Direito das obrigações: lei n. 10.406, de 10.01.2002**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2007.

SANTOS, Evaristo Aragão Ferreira. **Execução forçada e títulos de crédito: letra de câmbio, nota promissória, duplicata, cheque e debênture, pela perspectiva de sua eficácia executiva**. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2007.

SILVA, Jorge Cesar Ferreira da. **Inadimplemento das obrigações**. Coleção biblioteca de direito civil: estudos em homenagem ao professor Miguel Reale; v. 7 / coordenação Miguel Reale, Judith Martins-Costa). São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

SIMAS, Hugo. **Compendio de direito marítimo**. São Paulo: Saraiva, 1938.

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência, tomo I**. 9ª ed. ver. atual. e reformulada com comentário ao Código Civil. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

TAVARES, Fernanda Girardi. Os instrumentos de equilíbrio contratual no código civil e no código de defesa do consumidor: estudo da cláusula penal e da cláusula de não indenizar. In: **A nova crise do contrato: estudos sobre a nova teoria contratual**. Coord. Claudia Lima Marques. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

TEPEDINO, Gustavo. Prescrição aplicável à responsabilidade contratual: crônica de uma ilegalidade anunciada. In: **Revista trimestral de direito civil**. Disponível em: <<https://www.ibdcivil.org.br/volume/RTDC.Editorial.v.037.pdf>>. Acesso em 14 fev. 2017.

VALOR ECONÔMICO. **Caminhoneiros bloquearam 124 trechos de rodovias federais hoje**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/3924656/caminhoneiros-bloquearam-124-trechos-de-rodovias-federais-hoje>>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Em protesto, caminhoneiros bloqueiam rodovias de sete estados**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/3920222/em-protesto-caminhoneiros-bloqueiam-rodovias-de-sete-estados>>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **Governo vai ampliar ação policial para liberar rodovias**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/3932310/governo-vai-ampliar-acao-policial-para-liberar-rodovias>>. Acesso em 14 fev. 2017.

_____. **União de caminhoneiros pede regulação de preços do setor pela ANTT**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/3924702/uniao-de-caminhoneiros-pede-regulacao-de-precos-do-setor-pela-antt>>. Acesso em 14 fev. 2017.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito civil: parte geral**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

VERÇOSA, Haroldo Malheiros Duclerc. **Direito comercial: os contratos empresariais em espécie**: (segundo a sua função jurídico-econômica), vol. 5. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

WALD, Arnoldo. **Direito civil: responsabilidade civil, vol. 7**. 3. ed. totalmente reformulada. São Paulo: Saraiva, 2015.

APÊNDICES

Entrevista

Entrevistado o Sr. Josmar Richter, empresário atuante no ramo do transporte rodoviário de cargas há trinta e dois anos. Sócio administrador da empresa KRM Transportes Ltda. Diretor da Federação dos Transportes do Paraná (FETRANSPAR); ex-presidente do Sindicato das Empresas de Carga de Ponta Grossa (SINDIPONTA).

1) Em quais ramos do transporte rodoviário de cargas a empresa atua, considerando os tipos de cargas transportadas?

Na parte de carga líquida. Todo produto alimentício líquido, à granel. E também na parte de sider. Que daí seria produto acabado industrial.

2) Como a empresa realiza a atividade? Utiliza frota própria e/ou subcontrata terceiros? Se utiliza terceiros, estes são autônomos/cooperados ou outras empresas de transporte de carga? Qual a proporção?

Trabalhamos com 60% frota, 30% é terceiro, aquele que faz uma viagem ou outra por mês e 10% é agregado, aqueles que trabalham com carreta nossa e que trabalham só pra KRM. Os terceiros são autônomos, cooperados ou outras empresas de transporte.

3) A empresa costuma ter problemas com atraso no carregamento e descarregamento dos veículos transportadores? E o setor de transporte rodoviário de cargas em geral? Já verificou ocasiões em que o atraso chegou a superar vinte e quatro horas?

Sim e isso acontece no setor de transporte rodoviário de cargas em geral. Principalmente na descarga. Já verifiquei atrasos superiores a vinte e quatro horas. Principalmente por causa dos portos. Quando uma mercadoria vai para um porto, para exportação, é mais frequente. Acontece até demoras de cinco a seis dias na descarga.

4) Quais as consequências para o transportador quando ocorre o atraso?

Primeiro de tudo é o custo direto. Você tem a perda do faturamento do caminhão e o aumento das despesas com o teu funcionário. Porque você tem que pagar para ele a diária, tem que pagar a refeição toda e o teu caminhão não está faturando. E, em muitos lugares, ainda, fora as condições de local. Sem condições nenhuma de higiene. Alguns motoristas precisam as

vezes se deslocar, sair do pátio, se deslocar dez, vinte quilômetros, voltar. Então você está perdendo tempo, gastando combustível e onerando a tua folha de pagamento também.

5) É possível que o transportador tenha que arcar com alguns prejuízos externos, como, por exemplo, perda de agenda de uma outra carga, multa?

Sim, normalmente, fora o caminhão parado, as vezes você tem que deslocar caminhão de uma base para outra, para outro local de carregamento, vazio, porque aquele caminhão não descarregou.

6) Os atrasos ocorrem com mais frequência no carregamento ou descarregamento? Há determinado local em que os atrasos sejam mais frequentes, como terminais portuários?

Na descarga. Principalmente nos terminais portuários.

7) Quando constata o atraso, com quem a empresa faz contato? Remetente ou o destinatário? Quem costuma ter mais informações sobre a situação?

Com o remetente. Eu acredito que quem tem mais condições de informar o que ocorreu é o destinatário, mas você vai procurar sempre o remetente porque foi ele que mandou carregar. Você tem que procurar o remetente, mas o que teria melhor condição de informar no momento, mais rápido, é o destinatário. Ele sabe na hora o que está acontecendo. Uma quebra de fábrica. Eles (remetente e destinatário) tem um contrato que tem que carregar quinhentas toneladas, eles querem carregar. Mas o destinatário não está descarregando e o remetente quer se livrar da mercadoria. Então acontece muito isso aí.

8) O transportador não pode ajustar diretamente com o destinatário?

Você normalmente precisa autorização do remetente. Porque se eu ligar para o destinatário ele vai falar que não foi ele que me contratou, foi o remetente que me contratou.

9) Costuma cobrar a estadia do cliente quando verifica o atraso? Como faz a cobrança? Costuma emitir fatura?

No contrato de transporte, a empresa já tem uma base estipulada. Então normalmente no contrato de transporte já fazemos o prazo para descarga e o valor tonelada/hora. A carência de descarga. Tem clientes que exigem um conhecimento adicional com uma fatura

10) O valor e o critério da estadia definidos em lei são suficientes para remunerar o tempo que o veículo transportador fica parado? Há diferença entre os custos e margens dos diferentes tipos de veículos transportadores, considerando que cada tipo é apto a transportar determinadas cargas? O valor da estadia remunera de forma igual todas as possíveis realidades?

Entendo que é baixo o valor né. Ainda, as empresas embarcadoras não pagam esse valor. Elas sempre querem negociar e fazer contrato na média de no máximo 60%/70% do que é estipulado por lei hoje. E cada veículo, cada equipamento, cada produto deveria ser direcionado porque, uma carga de óleo a granel, o equipamento, a carreta, é três vezes o valor de uma carreta graneleira. Então eu não posso estar recebendo mesmo valor, eu estou com um equipamento mais caro, uma mercadoria mais cara, correndo risco, e vou receber o mesmo valor de um caminhão que está com uma mercadoria mais barata, valor agregado menor e valor de equipamento menor também. Então, deveria ser também, ter um “ad valorem”.

Se eu ficar 4/5 dias parado, eu tenho que informar a seguradora que estou com a mercadoria parada. A minha acima de trezentos mil reais eu tenho que informar que não está descarregando, a seguradora tem que ter um alerta. E se uma carga de mercadoria dessas é roubada no quarto dia, quem é que vai me cobrir? Vamos dizer, eles vão me pagar só a estadia? Não pode ser cobrado. Já foi roubada mercadoria em São Paulo, estava no cliente, o cliente não descarregou o caminhão voltou para um posto e roubaram no posto no quarto dia. Então a seguradora vai te encarecer o teu custo de seguro de carga e você não está nem rodando, já tinha que ter recebido.

11) A seguradora cobra um prêmio adicional nesses casos?

Não. Até hoje nunca cobrou prêmio adicional, mas tem que informar. Agora, se você estiver com uma mercadoria que tem escolta, a escolta você paga diariamente. Mas quando não tem escolta, não. Mas sempre que você estiver com uma mercadoria que tem escolta você tem que ficar com a escolta até ser descarregado, então isso acrescenta o teu custo.

12) Nos contratos celebrados com os clientes costuma existir cláusula dispondo sobre a estadia? Se sim, são definidos valores e condições para o pagamento? Esses contratos costumam ter cláusula de confidencialidade?

Sim. São definidos outros valores e outros critérios. Por exemplo, o maior problema nosso é os portos, que eu falei, ninguém aceita esse prazo todos os embarcadores querem, no caso do porto de Paranaguá, por exemplo, no mínimo 24 horas. Sim, tem cláusulas de confidencialidade.

13) A empresa insere alguma cláusula regulando a estadia no próprio conhecimento de transporte?

Tem que constar no próprio conhecimento também. Tem no contrato, mas obrigatoriamente você tem que destacar no conhecimento.

14) Quando a empresa subcontrata um terceiro para realizar o transporte, utiliza apenas o conhecimento de transporte ou faz um contrato a parte? Se faz um contrato a parte, o documento tem algum ajuste sobre a estadia?

Utiliza o conhecimento de transporte, onde ali também tem a observação sobre a estadia. E tem que ser colhida a assinatura do motorista naquele campo, já tem o espaço para assinatura, concordando com o valor acordado. Que normalmente, como eu falei, repassamos aquele valor que o embarcador ajustou conosco.

15) Entende que a lei que instituiu a estadia foi benéfica aos transportadores? Entende que seria melhor a livre negociação da estadia ou que é melhor que a lei determine os critérios e o preço de forma rígida?

Sim. Entendo que tinha que ser rígido, não ter a negociação mesmo, porque os embarcadores não cumprem, colocam no contrato e fazem com que você assine, devido à concorrência, principalmente os embarcadores de um volume de carga maior. E ser direto com o embarcador, ele teria que pagar direto. Não descarregou, emite a fatura. Sempre um joga a culpa no outro. Ou no embarcador ou no remetente ou no destinatário. Foi bom existir a lei, realmente foi bom. Porque antes ainda na estadia se perdia muito mais. Hoje se perde um pouco encima do valor do que está na lei, mas hoje já consta em contrato já tem um valor e eles pagam alguma coisa, sem a lei seria pior. Eu acho que o transportador não receberia quase nada.

16) Então a lei teria induzido um comportamento?

Induziu um comportamento que faz com que eles (remetentes) saibam que vão pagar. Hoje eles se preocupam porque sabem, independente se é R\$ 1,60, R\$ 1,00 ou R\$0,50, eles sabem que terão que pagar, porque tem contrato.

17) Se a estadia deixasse de ser prevista em lei, entende que o transportador teria condições de regular a remuneração do tempo de espera diretamente com os clientes nos

contratos? Ou entende que haveria muito resistência por parte dos tomadores do serviço? A mesma resposta seria aplicável aos transportadores autônomos e cooperados?

Seria muito difícil. Muito difícil. Para os autônomos, seria impossível. Vamos considerar como impossível. Porque o embarcador quando ele fosse te passar a carga devido à concorrência hoje, ele já ia falar que não ia pagar estadia. E você ao contratar um autônomo iria falar “quer carregar carregue, não quer...”. Seria impossível, se não tivesse a lei hoje, nas condições de trabalho hoje, seria impossível.


ANEXOS


ANEXO A


- mod. 8 - art. 1º, III e art. 17

NOME DO EMITENTE												Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas ____ª Via											
ENDEREÇO												Nº 000.000 - SÉRIE ____ - ____ (SUBSÉRIE)											
INSCR. ESTADUAL E CGC												NATUREZA DA PRESTAÇÃO: _____ CÓDIGO _____											
												LOCAL E DATA DA EMISSÃO: _____, ____/____/19____											
REMETENTE:												DESTINATÁRIO:											
END.												END.											
MUNICÍPIO: UF.												MUNICÍPIO: UF.											
INSCR. EST. CGC.												INSCR. EST. CGC.											
CONSIGNATÁRIO												REDESPACHO - FRETE						PAGO				A PAGAR	
END.												EMPRESA:											
MUNICÍPIO: UF.												END.											
FRETE:		PAGO						A PAGAR		MUNICÍPIO: UF													
CALCULADO ATÉ:												CGC / CPF						CONHECIMENTO Nº					
MERCADORIA TRANSPORTADA														VEÍCULO									
NATUREZA DA CARGA		QUANTIDADE		ESPÉCIE		PESO (Kg)		M ³ OU L		NOTA FISCAL Nº		VALOR DA MERCADORIA		MARCA		PLACA		LOCAL		UF			
COMPOSIÇÃO DO FRETE																		COLETA					
FRETE PESO/VOL		FRETE VALOR		SEC/CAT		DESPACHO		PEDÁGIO		OUTROS		TOTAL PRESTAÇÃO		BASE DE CÁLCULO		ALÍQUOTA		ICMS		ENTREGA			
RECEBIMENTO:														OBS:									

_____, ____/____/19____ ASSINATURA DO DESTINATÁRIO
Nome, endereço e inscrições estadual e no CGC do impressor; n° da AIDE, a data e quantidade de impressão; o n° de ordem do 1º e do último impresso e a sua série e subsérie

DECLARO QUE RECEBI OS VOLUMES DESTES CONHECIMENTOS EM PERFEITO ESTADO PELO QUE DOU POR CUMPRIMENTO O PRESENTE CONTRATO DE TRANSPORTE									
Nome:			TÉRMINO DA PRESTAÇÃO - DATA / HORA ____/____/____ : ____:____			NRO.DOCUMENTO: 59543 SÉRIE: 1 FILIAL: RODOPRIMA TRANSPORTES EIRELI/MT			CT-E
CPF:			ASSINATURA/CARIMBO						

 RODOPRIMA TRANSPORTES EIRELI RUA DO COMERCIO, 4165 - PRIMAVERA DO LESTE /MT Cep: 78850-000 Fone: (066)3498-5043 CNPJ: 07.309.887/0001-43 Insc.Est.: 133014223				DACTE Doc.Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico			Modal RODOVIÁRIO	
Modelo		Série	Número		FL.	Data Emissão		Insc. SUFRAMA do Destinatário
57		1	59543			29/04/2017		

Tipo do CT-E NORMAL		Tipo do Serviço NORMAL							
Tomador do Serviço REMETENTE		Forma Pagamento PAGO-0		Chave de acesso para consulta de autenticidade no site www.cte.fazenda.gov.br ou da Sefaz Autorizadora 51170407309887000143570010000595431001673963					
CFOP- Natureza da Prestação 6353 - PREST DE SERVIÇO - COMERCIAL				Protocolo de Autorização de Uso: 151170142275985 - 29/04/2017 10:10:57					

Início da Prestação SORRISO - MT				Fim da Prestação ARACAJU - SE					
Remetente: ALGODOEIRA FIBRA COTTON LTDA Endereço: RODOVIA BR 163, SN - ZONA RURAL Município: SORRISO CEP: 78890-000 CNPJ/CPF: 03.726.229/0001-04 Insc.Est.: 131933116 UF: MT País: BRASIL Fone: (066)354-5550				Destinatário: SANTA MONICA INDUSTRIA TEXTIL E COMERCIO Endereço: Avenida Joao Rodrigues, 582 - Industrial Município: ARACAJU CEP: 49065-450 CNPJ/CPF: 11.958.084/0001-97 Insc.Est.: 271273283 UF: SE País: BRASIL Fone: (079)3215-8206					
Expedidor: ALGODOEIRA FIBRA COTTON LTDA EPP Endereço: RODOVIA BR 163, SN - DISTRITO DE PRIMAVERA Município: SORRISO CEP: 78890-000 CNPJ/CPF: 03.726.229/0001-04 Insc.Est.: 131933116 UF: MT País: Brasil Fone: (066)354-5550				Recebedor: SANTA MONICA INDUSTRIA TEXTIL E COMERCIO Endereço: Avenida Joao Rodrigues, 582 - Industrial Município: ARACAJU CEP: 49065-450 CNPJ/CPF: 11.958.084/0001-97 Insc.Est.: 271273283 UF: SE País: Brasil Fone: (079)3215-8206					
Tomador Serviço: ALGODOEIRA FIBRA COTTON LTDA Endereço: RODOVIA BR 163, SN - ZONA RURAL CNPJ/CPF: 03.726.229/0001-04 Insc.Est.: 131933116				Município: SORRISO		CEP: 78890-000		UF: MT País: BRASIL	

PRODUTO PREDOMINANTE ALGODAO EM PLUMA				OUTRAS CARACTERÍSTICAS DA CARGA FARDOS			VALOR DA MERCADORIA 217.790,57		
QTD. CARGA	TIPO MEDIDA	QTD/UN.MEDIDA	CUBAGEM (M3)	QTD.VOL	NOME DA SEGURADORA: CHUBB SEGUROS				
	KG	31.100,00		136	RESPONSÁVEL EMISSOR CT-e	APÓLICE 540.000.020	VALOR AVERBAÇÃO 217.790,57	NUM.AVERBAÇÃO 9999353F21D114FFHDT	

COMPONENTES DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO									
NOME		VALOR		NOME		VALOR		VALOR TOTAL DO SERVIÇO	
FRETE		14.617,00						14.617,00	
				TARIFA:		470,00		VALOR A RECEBER	
								14.617,00	

SITUAÇÃO TRIBUTÁRIA 00 - ICMS Normal					BASE CALCULO 14.617,00	AL.ICMS 12,00	VALOR ICMS 1.754,04	% RED.BC 0,00
-----------------------------------------	--	--	--	--	---------------------------	------------------	------------------------	------------------


DOCUMENTOS ORIGINÁRIOS									
TIPODOC	CNPJ/CPF EMITENTE	SÉRIE/NR.DOCUMENTO			TIPODOC	CNPJ/CPF EMITENTE	SÉRIE/NR.DOCUMENTO		
NFE	03.726.229/0001-04	1/6304							
	51170403726229000104550010000063041001271096								



OBSERVAÇÕES									
REDUÇÃO DE 20 CONF ART 3 ANEXO IX DO RICMS *Transporte Subcontratado com API TRANSPORTES LTDA., CNPJ/CPF: 12925389000165, Proprietário do Veículo Marca SCANIA, Placas: IVE9297, UF RS/Carreta: IVE9296" NFe(s): 6304 Usuário: HELTON CERTIDÃO NEGATIVA DA SEFAZ No. 0018869198 // SKYMARK: 278284/278281 217.790,57									

INFORMAÇÕES ESPECÍFICAS DO MODAL RODOVIÁRIO - LOTAÇÃO									
RNTRE DA EMPRESA		CIOT		DATA PREVISTA DE ENTREGA		VL SEGURO RCTR-C		ESSE CONHECIMENTO DE TRANSPORTE ATENDE A LEGISLAÇÃO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO EM VIGOR	
11616759				10/05/2017		217,79			

IDENTIFICAÇÃO DO CONJUNTO TRANSPORTADOR					INFORMAÇÕES REFERENTES AO VALE PEDÁGIO				
TIPO	PLACA	UF	RNTRE	RENAVAM	CNPJ FORNECEDOR:				
Tração	IVE-9297	RS	46116664	644417102	NUMERO COMPROVANTE:				
Reboque 1	IVE-9296	RS	08375720	656358351	IDENTIFICAÇÃO DOS LACRES EM TRÂNSITO				
Reboque 2					CNPJ RESPONSÁVEL: Valor: 500,00				
Reboque 3					API TRANSPORTES LTDA. - CNPJ/CPF: 12.925.389/0001-65				
					RUA ANDRE PEDRO KOFF, nº 30 - CENTRO				
					GARIBALDI/RS I.E: ISENT0				

MOTORISTA: JOAO ANTONIO SANTIAGO - CPF: 552.068.240-20					RESERVADO AO FISCO				
RUA PRIMEIRO DE MAIO, nº 886 - CENTRO									
TAQUARI/RS									
USO EXCLUSIVO DO EMISSOR DO CT-e									
13/05/17 11:03:07 - SAT: 4.97.0.61 www.intersite.com.br									
Valor Aprox. Tributos: R\$ 2.347,49 - 16,06 % Fonte IBPT									

RECEBEMOS DE G.S. LOGISTICA LTDA - 20.357.512/0001-17 OS VOLUMES DESTES CONHECIMENTO EM PERFEITO ESTADO PELO QUE DOU POR CUMPRIDO O PRESENTE CONTRATO DE TRANSPORTE									
NOME		RG / CPF		CHEGADA DATA / HORA 22/05/2015 16:54		CT-e N.º 436 SÉRIE 1		SAÍDA DATA / HORA 25/05/2015 08:01	
Fábrica de Rações		Chapeco-SC		ASSINATURA / CARIMBO					
IDENTIFICAÇÃO DO EMITENTE G.S. LOGISTICA LTDA CNPJ: 20.357.512/0001-17 - IE: 283982020 CAPELANDIA, 690, VILA ADELINA - DOURADOS/MS - 79811-060 - (67)3424-8772				DACTE Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico				MODAL RODOVIÁRIO	
MODELO		SÉRIE		NÚMERO		FL		DATA E HORA DA EMISSÃO	
57		I		436		1/1		21/05/2015 19:21	
TIPO DO CT-E		TIPO DO SERVIÇO							
Normal		Normal		Chave de acesso: 5015 0520 3575 1200 0117 5700 1000 0004 3618 6241 2913					
TOMADOR DO SERVIÇO		FORMA DE PAGAMENTO		Consulta de autenticidade no portal nacional do CT-e, no site da Sefaz Autorizadora, ou em http://www.cte.fazenda.gov.br					
Remetente		Pago		Protocolo de Autorização de Uso: 150151018857193 21/05/2015 19:25:01					
CFOP - NATUREZA DA PRESTAÇÃO				INÍCIO DA PRESTAÇÃO					
6353 - SERV. DE TRANSPORTE				ITAPORA/MS					
TERMINO DA PRESTAÇÃO				CHIAPECO/SC					
REMI-TENTE: CEREALISTA JANGADA LTDA				DESTINATÁRIO: BRF S/A					
ENDEREÇO: ROD ITAPORA MARACAJU, KM05				ENDEREÇO: AV. SENADOR ATILIO FONTANA, 600-E					
MUNICÍPIO: ITAPORA				MUNICÍPIO: CHAPECO					
CNPJ/CPF: 00.265.318/0001-02				CNPJ/CPF: 01.838.723/0339-98					
INSCR. EST.: 282872930				INSCR. EST.: 256821810					
UF: MS PAÍS: BRASIL				UF: SC PAÍS: BRASIL					
FONE: (67)3451-5600				FONE: (47)3249-4779					
EXPEDIDOR: CEREALISTA JANGADA LTDA				RECEBEDOR: BRF S/A					
ENDEREÇO: ROD ITAPORA MARACAJU, KM05				ENDEREÇO: AV. SENADOR ATILIO FONTANA, 600-E					
MUNICÍPIO: ITAPORA				MUNICÍPIO: CHAPECO					
CNPJ/CPF: 00.265.318/0001-02				CNPJ/CPF: 01.838.723/0339-98					
INSCR. EST.: 282872930				INSCR. EST.: 256821810					
UF: MS PAÍS: BRASIL				UF: SC PAÍS: BRASIL					
FONE: (67)3451-5600				FONE: (47)3249-4779					
TOMADOR: CEREALISTA JANGADA LTDA				MUNICÍPIO: ITAPORA					
ENDEREÇO: ROD ITAPORA MARACAJU, KM05				UF: MS PAÍS: BRASIL					
CNPJ/CPF: 00.265.318/0001-02				INSCR. ESTADUAL: 282872930					
FONE: (67)3451-5600				CEP: 79890-000					
PRODUTO PREDOMINANTE: MILHO				OUTRAS CARACTERÍSTICAS DA CARGA				VALOR TOTAL DA MERCADORIA	
								17.446,40	
QTD CARGA		PESO BRUTO		QTD UN. MEDIDA		TIPO MEDIDA		QTD UN. MEDIDA	
37.600		6000 Kg		37.600		Un		37.600	
NOME DA SEGURADORA		RESPONSÁVEL		NÚMERO DA APÓLICE		NÚMERO DA AVERBAÇÃO			
MAPFRE SEGUROS GERAIS S.A.		Emitente do CT-e		3836003563901					
COMPONENTES DO VALOR DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO									
NOME		VALOR		NOME		VALOR		VALOR TOTAL DO SERVIÇO	
TARIFA P/ TON		103,00						3.872,80	
FRETE		3.872,80						VALOR A RECEBER	
								3.872,80	
INFORMAÇÕES RELATIVAS AO IMPOSTO									
SITUAÇÃO TRIBUTÁRIA		BASE DE CÁLCULO		ALIQ. ICMS		VALOR ICMS		% RPD - IC	
40 - ICMS isento									
DOCUMENTOS ORIGINÁRIOS									
TP DOC		CNPJ/CPF EMITENTE		SÉRIE / NRO		TP DOC		CNPJ/CPF EMITENTE	
55		00.265.318/0001-02		001 / 000048124					
CHAVE:		50150500265318000102550010000481241000124483							
OBSERVAÇÕES									
ICMS DO FRETE EMBUTIDO NA PAUTA DO PRODUTO ICMS DO FRETE IMBUTIDO NO VALOR DA PAUTA TRANSPORTE SUBCONTRATADO COM DILERMANDO PERUZZOLO (RNTC 48195462), CPF/CNPJ 20.894.811/0001-90, PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO MARCA SCANIA, PLACA ALM-2535, UF PR, MOTORISTA DILERMANDO PERUZZOLO, CPF 078.101.389/52, CONJUNTO AVD-9871/AVD-9854, ENDEREÇO RUA TRÊS, 431, CASA, CENTRO, MARMELEIRO/PR, 85615-000									
INFORMAÇÕES ESPECÍFICAS DO MODAL RODOVIÁRIO - LOTAÇÃO									
RNTC DA EMPRESA		CIOT		DATA PREVISTA DE ENTREGA		ESSE CONHECIMENTO DE TRANSPORTE ATENDE A LEGISLAÇÃO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO EM VIGOR			
47884697		160000460035		23/05/2015					
IDENTIFICAÇÃO DO CONJUNTO TRANSPORTADOR				INFORMAÇÕES REFERENTES AO VALE-PEDAGIO					
TIPO		PLACA		UF		RNTC			
TRAÇÃO		ALM-2535		PR		48195462		CNPJ FORNECEDOR	
REBOQUE		AVD-9871		PR		48195462		NÚMERO COMPROVANTE	
REBOQUE		AVD-9854		PR		48195462		CNPJ RESPONSÁVEL	
NOME DO MOTORISTA				CPF DO MOTORISTA		IDENTIFICAÇÃO DOS LACRES EM TRÂNSITO			
DILERMANDO PERUZZOLO				078.101.389/52					
USO EXCLUSIVO DO EMISSOR DO CT-E						RESERVADO AO FISCO			
EM CASO DE ACIDENTE LIGUE PARA 0800-7404000									

RODOPRINCE TRANSPORTES RODOVIARIOS LTDA AV. VISCONDE DE MAUA, N°. 4001 PONTA GROSSA - PR CEP: 84043-000 C.N.P.J.: 81.223.059/0001-40 Insc.Estad: 2011128184 FONE: 04232197600 RNTRC do Emitente: 00717302				DACTE Doc.Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico		Modal RODOVIÁRIO	
				Modelo	Série	Número	Data Emissão
				57	1	000001378	21/03/2013
 41130381223059000140570010000013781000358554							
Tipo do CT-E	Tipo do Serviço	Tomador do Serviço	Forma Pagamento	N.Protocolo		Insc. SUFRAMA do Destinatário	
NORMAL	NORMAL	DESTINATARIO	A PAGAR	141130003543630 - 21/03/2013 14:12:15			
CFOP: 6352 - 0							
Origem da Prestação ARAUCARIA - PR				Destino da Prestação CUIABÁ - MT			
Remetente: IDAZA DISTRIBUIDORA DE PETROLEO LTDA Endereço: RUA LIDIA CAMARGO ZAMPIERI - 1438 TINDIQUERA Município: ARAUCARIA UF: PR CEP: 83708-138 CNPJ/CPF: 01.787.793/0010-94 Insc.Est: 9018889304 País: BRASIL Fone: (041)3643-1463				Destinatário: IDAZA DISTRIBUIDORA DE PETROLEO LTDA Endereço: RUA O - SN DISTRITO INDUSTRIAL Município: CUIABÁ UF: MT CEP: 78097-410 CNPJ/CPF: 01.787.793/0007-99 Insc.Est: 131885499 País: BRASIL Fone: (065)3667-5154			
Coleta: IDAZA DISTRIBUIDORA DE PETROLEO LTDA Endereço: RUA LIDIA CAMARGO ZAMPIERI - 1438 TINDIQUERA Município: ARAUCARIA UF: PR CEP: 83708-138 CNPJ/CPF: 01.787.793/0010-94 Insc.Est: 9018889304 País: BRASIL Fone: (041)3643-1463				Entrega: IDAZA DISTRIBUIDORA DE PETROLEO LTDA. Endereço: RUA O - SN DISTRITO INDUSTRIAL Município: CUIABÁ UF: MT CEP: 78097-410 CNPJ/CPF: 01.787.793/0007-99 Insc.Est: 131885499 País: BRASIL Fone: (065)3634-6067			
Tomador Serviço: IDAZA DISTRIBUIDORA DE PETROLEO LTDA Endereço: RUA O CNPJ/CPF: 01.787.793/0007-99 Insc.Est: 131885499 Fone: (065)3667-5154				Município: CUIABÁ UF: MT CEP: 78097-410 País: BRASIL			
PRODUTO PREDOMINANTE		OUTRAS CARACTERÍSTICAS		VALOR MERCADORIA			
GASOLINA				126.412,26			
TARIFA	PESO	QUANTIDADE	SEGURADORA 0	APÓLICE		AVERBAÇÃO	
160,00	47.947	KG 0	RESPONSÁVEL	REMETENTE 0			
COMPONENTES DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO							
NOME		VALOR		Valor total do serviço		R\$ 7.671,52	
FRETE		7.671,52		Valor a receber		R\$ 7.671,52	
INFORMAÇÕES RELATIVAS AO IMPOSTO							
SITUAÇÃO TRIBUTÁRIA				BASE CALCULO	ALÍQUOTA	VALOR ICMS	% RED.BC
00 - ICMS Normal				7.671,52	7,00	537,01	0,00
						ICMS ST	0,00
DOCUMENTOS ORIGINÁRIOS							
TIPODOC	CNPJ/CPF EMITENTE	SÉRIE/NR.DOCUMENTO	TIPODOC	CNPJ/CPF EMITENTE	SÉRIE/NR.DOCUMENTO		
NF/NFE	01.787.793/0010-94	61250					
OBSERVAÇÕES							
NF(s): U/61250							
INFORMAÇÕES ESPECÍFICAS DO MODAL							
PEDÁGIO	VALOR	RESPONSÁVEL	EMPRESA CREDENCIADA	NÚMERO DISPOSITIVO		VIGÊNCIA	
	308,00	Emitente do CTe	0				
Veículo: BEV-0038		UF: PR Modelo: 570S38TN		Carreta1: APG-9786		UF: PR RNTRC: 44818082	
Chassi: 93ZS2MRH088800196				Carreta2: APG-9787		UF: RNTRC:	
Motorista: EMERSON DE OLIVEIRA BUDECHESKI				Carreta3:		UF: RNTRC:	
Proprietário: RODOPRINCE TRANSPORTES RODOVIARIOS		CNPJ/CPF: 81.223.059/0001-40		Insc. Est.: 2011128184		RNTRC: 44818082	
VALOR SEGURO: 113,77				18/01/14 12:30 Sistema SAT-4.63.0.15 www.intersite.com.br			
DECLARO QUE RECEBI OS VOLUMES DESTES CONHECIMENTOS EM PERFEITO ESTADO PELO QUE DOU POR CUMPRIMENTO O PRESENTE CONTRATO DE TRANSPORTE ASSIM COMO A LEI 12.619/2012.				RESERVADO AO FISCO			
Série: 1		Nome legível:					
Número: 000001378		RG:					
Chegada (D/H):		Saída (D/H):					
 41130381223059000140570010000013781000358554							
ASSINATURA/CARIMBO							

SERVIÇO DE REGISTRAÇÃO DE TRANSPORTES AUTOMOTORES EM VIGOR

FARIA DETENIDA

Serviço Notarial e Registral
Comercio com a Industria e Comercio
RESERVADO AO FISCO
apresentado. Obit le.

DISTrito de CARIACI, placa n. AJP4045, UF RJ, apresentado.
Nº do CNPJ prop: 881.706.679-68,


13 ABR. 2015

SELO FUNARPEN

ABELIONATO DE NOTAS FEF29856

*DIOGO LEMOS DE FARIA - TITULO	*MIGUEL ALBINO DE SOUZA - ESC JUR
*RODRIGO THOMAZ M. OLIVEIRA - ESC JUR	*VILMAR STORINO JUNIOR - ESC JUR
*PAULO SERGIO DA SILVA - ESC JUR	*KENNY ROGERS G. ANACLETO - ESC JUR

Ver. 10/228069/0072001

 RODORÁPIDO TRANSPORTES LTDA (MT)				Doc. Auxiliar de Conhecimento de Transporte Eletrônico		Modal: RODOVIÁRIO	
AV. RENATO VETORASSO, No. 00000 RONDONÓPOLIS - MT C.N.P.J.: 05.476.044/0001-06 FONE: 06634102500				CEP: 78746-040 Insc. Estad: 132139766 RNTRC do Emissor: 01444238		Data Emissão: 26/03/2012	
Tipo do CT-E: NORMAL Tipo do Serviço: NORMAL Tomador do Serviço: REMETENTE Forma Pagamento: PAGO				N.º Protocolo: 151120024061676		Insc. SUFRAMA do Destinatário:	
CFOP: 6353 - PREST. DE SERV. DE TRANSP. ESTAB. COM. A PRAZO							
Origem da Prestação: ITIQUIRA - MT				Destino da Prestação: SANTOS - SP			
Remetente: O TELHAR AGROPECUARIA LTDA Endereço: AVENIDA CAMPO GRANDE - 180 CENTRO Município: PRIMAVERA DO LESTE UF: MT CEP: 78850-000 CNPJ/CPF: 05.683.277/0031-03 Insc. Est: 134128036 País: BRASIL Fone: (066)3498-6094				Destinatário: CIA AUXILIAR DE ARMAZENS GERAIS Endereço: AVENIDA CANDIDO GAFREE - SN PAQUETA Município: SANTOS UF: SP CEP: 11013-240 CNPJ/CPF: 61.145.488/0003-00 Insc. Est: 633358061117 País: BRASIL Fone: (000)0000-0000			
Coleta: AGROPECUARIA CAMILA S.A. Endereço: RODOVIA BR 364 KM 118 - SN ZONA RURAL Município: ITIQUIRA UF: MT CEP: 78790-000 CNPJ/CPF: 02.298.704/0002-07 Insc. Est: 134453913 País: BRASIL Fone: 06634223074				Recebedor: Endereço: Município: UF: CEP: CNPJ/CPF: Insc. Est: País: Fone:			
Tomador Serviço: O TELHAR AGROPECUARIA LTDA Endereço: AVENIDA CAMPO GRANDE CNPJ/CPF: 05.683.277/0031-03 Insc. Est: 134128036 PRODUTO PREDOMINANTE: SOJA EM GRAOS				Município: PRIMAVERA DO LESTE UF: MT CEP: 78850-000 País: BRASIL Fone: (066)3498-6094 OUTRAS CARACTERISTICAS: VALOR MERCADORIA 32.965,60			
TARIFA: 175,00 PESO: 37.040 KG: 0 QUANTIDADE: 0				SEGURADORA SUL AMERICA RESPONSÁVEL: APOLICE 2229381 AVERBAÇÃO:			
COMPONENTES DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO							
NOME: FRETE VALOR: 6.482,00 Valor Pedágio: 600,64				Valor total do serviço: R\$ 6.482,00 Valor a receber: R\$ 6.482,00			
INFORMAÇÕES RELATIVAS AO IMPOSTO							
SITUAÇÃO TRIBUTÁRIA: 40 - ICMS Isenção				BASE CALCULO: 0,00 ALÍQUOTA: 0,00 VALOR ICMS: 0,00 % RED. BC: 0,00 ICMS ST: 0,00			
DOCUMENTOS ORIGINÁRIOS							
TIPODOC: NFE CNPJ/CPF EMITENTE: 05.683.277/0031-03 SÉRIE/NR. DOCUMENTO: 51120305476044000106570010001941930049969295				TIPODOC: NFE CNPJ/CPF EMITENTE: 05.683.277/0031-03 SÉRIE/NR. DOCUMENTO: 51120305476044000106570010001941930049969295			
OBSERVAÇÕES:							
Transporte sub-contratado com o proprietário abaixo discriminado nas Informações Específicas do Modal ICMS ISENTO CONF. ART. 102, ANEXO VII, RICMS/MT Número Nota: 5219 NFes: 5219							
INFORMAÇÕES ESPECÍFICAS DO MODAL							
PEDÁGIO: 600,64		RESPONSÁVEL: Emitente do CT-e		EMPRESA CREDENCIADA: 0		NÚMERO DISPOSITIVO:	
Veículo: AGG-9007 UF: PR Modelo: FH12 380		Carreta1: AMM-6581 UF: PR RNTRC: 0		Carreta2: AMM-6806 UF: PR RNTRC: 0		Carreta3: UF: RNTRC:	
Chassi: 9BVAN50A85E709131		Motorista: MARCILIO TEIXEIRA		Proprietário: TRANSPORTADORA TRANSGIGLINI CNPJ/CPF: 05.481.473/0001-71 Insc. Est.: ISENTO RNTRC: 12240832		VALOR SEGURO: 26,37	
DECLARO QUE RECEBI OS VOLUMES DESTES CONHECIMENTOS EM PERFEITO ESTADO E QUE DOU POR CUMPRIMENTO O PRESENTE CONTRATO DE TRANSPORTE							
Série: 1 Número: 000194193		Nome legível: RG:		Chegada (D/H): Saída (D/H):		Assinatura e Carimbo:	
Assinatura e Carimbo:		Assinatura e Carimbo:		Assinatura e Carimbo:		Assinatura e Carimbo:	

ANEXO G

CONTRATO DE TRANSPORTE RODOVIARIO DE BENS



LDM LOGISTICA TRANSPORTES LTDA.

FONE: (43) 3253-0738 / FAX: (43) 3223-1726

ROD. CELSO GARCIA CID - KM 387,8 - PR 445 - SALA 29 - CEP 86183-600
CAMBÉ - PARANÁ - (ANEXO POSTO PORTELÃO)1a - VIA - EMPRESA
2a - VIA - MOTORISTA

Nº DO CTCR: 2543

Nº DO CONTRATO: 8753

DATA DE EMISSÃO: 14/03/2012

CONTRATADO: VALDOMIRO CAJAL DA SILVA

END.: RUA SAO PAULO, 366, .

MUN.: SANTA FÉ uf. PR

CNPJ/CPF: 36356204915

MOTORISTA: VALDOMIRO CAJAL DA SILVA

END.: RUA SAO PAULO, 366 CEP: 86770-000

MUN.: SANTA FÉ uf. PR

CPF: 363.562.049-15

COLETA: LONDRINA - PR

REMETENTE: J MACEDO S/A

ENTREGA: CUIABA - MT

DESTINATARIO: ATACADAO DISTRIBUICAO - CUIABA

NATUREZA: FAR TRIGO TP1 SOL

VALOR: 36.046,00

NOTA FISCAL: 15794

PESO: 21462,00

PLACA DO CAVALO: ALT-2931

PLACA DA CARRETA: AMU-0508

FRETE TOTAL	R\$	2.730,60
PEDAGIO	(+) R\$	0,00
OUTROS	(+) R\$	0,00
SUB-TOTAL	R\$	2.730,60
ADIANTAMENTO	(-) R\$	0,00
DESC IRF	(-) R\$	0,00
DESC INSS	(-) R\$	0,00
SEGURO	(-) R\$	0,00
SALDO A RECEBER	R\$	2.730,60

Documentos para comprovação de entrega.

2a. Via do CTCR assinado e carimbado e canhotos das notas fiscais carimbado e assinado pelo cliente.

Paletes: ☐ Retomável: ☐ Paleta Chep: ☐ Vale Paleta: ☐ Carga Batida: ☐**Atenção :**

Direitos e Deveres

- 1.-Comunicar a LDM qualquer ocorrência durante o transporte;
- 2.-Conferir peso, volumes, documentos, natureza e quantidade das mercadorias e cargas entregues para o transporte;
- 3.-Apresentar a LDM a documentação completa comprobatória de entrega da carga, contendo carimbo de recebimento e assinatura da pessoa que recebeu (destinatário), bem como seu cargo na empresa.
- 4.-A não entrega da documentação completa, será penalizado com o não pagamento do frete contratado;
- 5.-Ao CONTRATADO cabe total zelo pela mercadoria transportada. Qualquer dano causado à mercadoria que se caracterizar pelo dolo, será inteiramente suportado pelo CONTRATADO.
- 6.-A remuneração corresponderá ao valor ajustado antecipadamente entre as partes deste contrato e a forma de pagamento será de acordo com a Resolução ANTT nº 3.658/2011.
- 7.-Embasados no § 6º do artigo 11, da Lei 11.442/2007, em comum acordo definem que em caso de estadias estas começarão a ser contadas a partir da 24 (vígésima quarta) hora após a chegada da carga ao destino, sendo que, esse prazo será contado a partir do final do turno agendado para descarga e/ou horário de chegada da carga ao destino, quando não houver agendamento. O valor definido pelas partes para estadias é de R\$0,30 (trinta centavos) por tonelada/hora a ser calculado sobre o peso descarregado.
- 8 -Caso o destinatário não receba a mercadoria, o CONTRATADO deverá entregar a mesma somente em local indicado pela LDM sendo remunerado em R\$10,00 (dez reais) por tonelada descarregado.
- 9 - As partes elegem o foro da Comarca de Cambé, Estado do Paraná, com renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, ou venha a ser, para nele dirimirem quaisquer dúvidas ou controvérsias oriundas da execução, cumprimento ou interpretação desse contrato.

Acordado :

Motorista

LDM Logística e Transporte LTDA

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE/FRETE Nº 436/1 Nr. CIOT: 1600004600351076 Viagem:

CONTRATANTE: G.S. LOGISTICA LTDA
com sede a CAFELANDIA, 690 - DOURADOS / MS

empresa privada, inscrita no CNPJ sob nº 20.357.512/0001-17

CONTRATADO: DILERMANDO PERUZZOLO
no município de MARMELEIRO/PR
RG nº 100591596, Nr. CNH 4437913157

CNPJ nº 20.894.811/0001-90, com sede ou residência a RUA TRES, 431
nesta ato representado pelo seu motorista Sr. DILERMANDO PERUZZOLO
proprietário ou possuidor legal do veículo abaixo

CPF nº 078.101.389/5

Marca-Mod: SCANIA - T 124
Marca-Mod: SCHIFFER - SSC2ECA DIAN
Marca-Mod: SCHIFFER - SSC2ECA DIAN

Placas ALM-2535, chassi 9BST4X2A033545440
Placas AVD-9871, chassi 94U071020CS020210
Placas AVD-9854, chassi 94U070820CS020211

Renavam 00819378488
Renavam 00458138738
Renavam 00458143383

ANTT 4819546;
ANTT 4819546;
ANTT 4819546;

1. DAS CONDIÇÕES DO FRETE Nº 436/1 emitido em 21/05/2015 19:21:

- 1.1 Valor total do frete R\$ 3.496,80 (três mil, quatrocentos e noventa e seis reais e oitenta centavos), R\$ 93,00 por Tonelada;
- 1.2 Local de carregamento: CEREALISTA JANGADA LTDA
- 1.3 Local de destino/descarga: BR F S/A
- 1.4 Tomador do Serviço do CTE/CTRC: 425 / CEREALISTA JANGADA LTDA;
- 1.5 Tipo de mercadoria: MILHO;
- 1.6 Peso embarcado da mercadoria: 37.600,000 Kgs;
- 1.7 Nota(s) fiscal(is) da(s) mercadoria(s): 48124/1;
- 1.8 CTC/CT-CE: 436/1;
- 1.9 Data/hora prevista para a descarga: 23/05/2015 18:00 hrs.

na cidade de ITAPORA/MS;
na cidade de CHAPECO/SC;

2. COMPOSIÇÃO DO ADIANTAMENTO DE FRETE:

- 2.1 R\$ 0,00 referente combustível abastecido no veículo acima descrito;
- 2.2 R\$ 0,00 pedágio;
- 2.3 R\$ 2.447,76 referente Adiantamento de viagem;
- 2.4 Total do Adiantamento pago R\$ 2.447,76 (dois mil, quatrocentos e setenta e sete reais e setenta e seis centavos) pago através de crédito por meio homologado pela Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT (EFRETE-SMS) em nome do CONTRATADO, na forma do Artigo 128 da Lei nº 12.249 de 11.08.2010.

3. COMPOSIÇÃO DO SALDO DE FRETE:

- 3.1 Será pago através de crédito por meio homologado pela ANTT (EFRETE-SMS) ao CONTRATADO legalmente inscrito naquele órgão, após a entrega da mercadoria no destino, na forma descrita nos itens 3.2 a 3.5 abaixo, contra-entrega da seguinte documentação na Sede da CONTRATANTE, no prazo de 10 dias:
- 3.1.1 Ticket de balança ou outro documento emitido pelo destinatário, comprovando a totalidade da entrega e descarga da mercadoria;
- 3.1.2 Recibo ou ticket de nota fiscal assinada mediante identificação do recebedor (RG ou carimbo), no destino da mercadoria, dando conformidade e atestando a integridade da mercadoria recebida;
- 3.1.3 Tickets dos pedágios do trajeto origem-destino;
- 3.1.4 Dacte (CT-e) devidamente assinado mediante identificação do recebedor (RG ou carimbo), no destino da mercadoria, dando conformidade e atestando a integridade da carga recebida;
- 3.2 O CONTRATADO declara-se ciente que eventual "quebra", avaria ou falta de mercadoria constatada no destino, terá seu valor descontado de seu "SALDO DE FRETE", bem como do valor proporcional do frete, podendo a CONTRATANTE, caso o saldo não seja suficiente, emitir fatura ou boleto bancário para realizar tal cobrança, ou exigir o valor por todos os meios legais;
- 3.3 Caso a mercadoria não seja entregue no destino em até 10 dias após o embarque, e não houver a comunicação do CONTRATADO à CONTRATANTE, poderá ser considerada DESAPARECIDA pelo CONTRATANTE, estando este de pleno direito de efetuar a cobrança judicial ou extra-judicial do CONTRATADO, do valor da mercadoria e do frete acordado, na mesma forma do item 3.2 acima.

Parágrafo único. O Contratado se responsabiliza pela integralidade dos prejuízos inerentes ao atraso na entrega das mercadorias referente ao presente Contrato, nos termos do artigo 15 da Lei nº 11.442/2007.

3.4 CÁLCULO DO SALDO DE FRETE:

3.4.1 R\$ 1.049,04	saldo original;	3.4.2 R\$ 0,00	referente INSS retido sobre contribuição Autônoma;
3.4.3 R\$ 0,00	referente desconto SEST/SENAT;	3.4.4 R\$ 0,00	referente Imposto de Renda Retido na Fonte (Autônomo);
3.4.5 R\$ 0,00	referente Outros Descontos;	3.4.6 R\$ 5,23	referente Desconto de Seguro de Carga;
3.4.7 R\$ 0,00	referente Outros Acréscimos;	3.4.8 R\$ 0,00	referente pedágio;
3.4.9 R\$ 1.043,81	subtotal;		
3.4.10 (-) Peso Salda: 37.600,000Kgs - Peso Chegada:	Kgs	Diferença:	Kgs
3.4.11 (-) Quebra/Avaria - Tolerância de 0,250% (94.000 Kg) cobrirá Somente do Ultrapassado	Falta:	Kg x R\$ 0,4640	R\$
3.4.12 (-) Diferença do Frete Motorista (Diferença 3.4.10)	Peso:	Kgs x R\$ 0,093 p/ Kg faltante	R\$
3.4.13 (-) Outros			R\$

3.4.14 (=) Saldo de frete (3.4.9 - 3.4.11 - 3.4.12 +/-) 3.4.13

3.5 DIÁRIAS E ESTADIAS - Conforme parágrafo 8 do artigo 11 da Lei nº 11.442/2007 o valor contratado/acordado no Contrato de Frete 436/1 referente a(s) carga(s) do(s) CTE/CTRC 436/1 contempla um tempo de carga e/ou descarga de até 24:00 hora(s) contados a partir da data/hora prevista da descarga impressa no item 1.9. A partir da 24:00 hora(s) após data/hora da chegada conforme item 1.9 o subcontratado poderá ser remunerado em R\$ 0,30 (trinta centavos) por hora X Toneladas, sem retrocesso. Os valores serão pagos no SALDO DE FRETE mediante comprovação da data/hora de chegada e saída através de documento ORIGINAL, emitido, datado e assinado pelo destinatário da mercadoria.

4. Eu, DILERMANDO PERUZZOLO, condutor do veículo placa ALM-2535, declaro para os devidos fins do Artigo 67-A §7º que cumpro o intervalo de descanso previsto no §3º do mesmo artigo da Lei 12.619/12 qual seja, cumpri as 11 (onze) horas, de descanso intra-jornada;
5. Eventuais outras despesas decorrentes deste serviço, tais como manutenção mecânica, reparos, multas de trânsito, estiva, carga e descarga, encargos sociais, trabalhistas ou previdenciários, serão arcadas e pagas pelo CONTRATADO, ficando o CONTRATANTE autorizado a efetuar cobrança na forma descrita no item 3.2 acima, caso lhe seja imputada penalidade por autoridade constituída;
6. O CONTRATADO declara que recebeu a documentação e a carga especificada neste Contrato, comprometendo-se a zelar pelo seu estado geral até a efetiva entrega no destino em perfeitas condições;
7. O fato de o CONTRATADO receber parcela deste serviço, na forma de Adiantamento ou Saldo descrito nos itens "2" e "3" acima, torna este Contrato líquido e certo, para fins de efeitos legais, independentemente de sua assinatura, já que o local de carregamento da mercadoria e seu roteiro de viagem até o destino poderá ocorrer em local divergente daquele em que foi produzido o Contrato;
8. O contrato possui data máxima de 20/06/2015 para receber eventual saldo de frete. Superado tal prazo o valor remanescente será estornado, por indolência;
9. Fica vedado ao motorista contratado, subcontratado e /ou qualquer pessoa que participe da presente prestação de serviços, a rasura, alteração ou duplicação destes documentos e dos demais que acobertam o transporte, sujeito as penalidades do artigo 299 do Código Penal Brasileiro;
10. O Contratado declara que tem conhecimento e está ciente do cumprimento das normas ambientais e dos procedimentos referente ao descarte dos resíduos produzidos por ele e pelo seu veículo, tanto no carregamento, no deslocamento da viagem e ou no descarregamento, ficando o mesmo exclusivamente responsável direto pela falta de atenção e ou não cumprimento de tais normas, arcando inclusive com as consequências previstas na legislação;
11. Elege-se o Foro da Comarca de DOURADOS / MS, com renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir omissões e dúvidas referentes ao presente Instrumento Particular de Contrato de Prestação de Serviço de Transporte/Frete

SR POSTO NÃO PAGAR SALDO/ADTO AO SUBCONTRATO FRETE PAGO VIA EFRETE-SMS, CIOT: 1600004600351076. ICMS DO FRETE IMBUTIDO NO VALOR DA PAUTA

DOURADOS/MS, 21 de Maio de 2015.

ALEXANDRINO ANTONIO ALFONSO
G.S. LOGISTICA LTDA

CONTRATADO
Motorista ou Proprietário do Veículo

TESTEMUNHA 1

TESTEMUNHA 2



Matriz: Rodovia BR 070 km 281 – Distrito Industrial
 Fone / Fax. **(66) 3497-1023 / 3497-1277**
 Cx. Postal: 128 - CEP: 78850-000
 E-mail: rodoprima@rodoprima.com.br
 Primavera do Leste – Mato Grosso


Termo de responsabilidade

- É responsabilidade do motorista nos informar qualquer ocorrência que aconteça até finalização da descarga, como : manutenção, perda de agendamento, avarias e etc ..
- A entrega da mercadoria será somente no endereço da **Nota Fiscal 299861**, caso tenha que realizar a entrega em outro local, obrigatoriamente que comunicar **RODOPRIMA** para abertura de ocorrência.
- No caso de mudança de motorista durante o trajeto, é obrigatório informa os dados do novo motorista, caso não seja feito é de total responsabilidade do proprietário do caminhão quaisquer sinistro que venha a ocorrer.
- **Avarias** – O motorista tem que comunicar a **RODOPRIMA** no ato da descarga qualquer avarias que venha a ocorrer, ficando na responsabilidade do motorista (Proprietário), ou da Empresa o envio dessa mercadoria para o local de coleta (Cargill Agrícola Primavera do Leste - MT), sem ônus para a RODOPRIMA o envio dessa avarias, avarias inferiores 100 caixas será descontado do saldo do frete, caso saldo não seja suficiente para pagar as avarias, será emitido boleto ao proprietário do veículo.
- **Falta de mercadoria** – O motorista tem que acompanhar o carregamento, pois no caso de faltar mercadoria será de sua inteira responsabilidade. Será cobrado o valor da Nota Fiscal do saldo de frete, sendo esse maior poderá ocorrer cobrança jurídica.
- **Descarga** – Será pago somente se o motorista ou o responsável pela empresa avisar para a **RODOPRIMA** no ato que a mesma estiver ocorrendo para abertura de ocorrência. O não cumprimento dessa exigência resultara no não pagamento da descarga .
- **Saldo de frete** – Enviar os comprovantes via correios SEDEX ou CARTA REGISTRADA, saldo será pago em até 05 dias úteis após recebimento das vias originais,

devidamente assinados e carimbados, prazo máximo para recebimento dos canhotos é 30 dias, após 30 dias será cobrado uma MULTA 30% do Saldo do Frete.

- Estadias – 02 horas após a entrega da Nota Fiscal e não descarregar, o motorista ou Empresa terá que informa a RODOPRIMA para abertura de ocorrência, o valor a ser pago será de 100,00/24 horas para caminhões TRUCK e de 200,00/ 24 horas para caminhões carreta simples/trucadas e Rodotrem proporcional ao volume carregado.
- Este termo tem amparo legal na lei 11.442 art 11, § 5º, por se tratar de acordo entre as partes.
- O não cumprimento do agendamento, resultara em multa de 10% no valor da mercadoria (Nota Fiscal).
- Este termo se refere ao CTE 52839 do veículo placa MLQ-4679 com agendamento para 07/10/2016 Hs 08:00.

PRIMAVERA DO LESTE MT 3 de 7 de 2016

Motorista 
Assinatura (Conforme Habilitação)