

**RECURSO ESPECIAL Nº 1.278.722 - PR (2011/0220219-6)**

**RELATOR** : **MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO**  
**RECORRENTE** : TCP - TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ S/A  
**ADVOGADO** : CESAR LOURENÇO SOARES NETO E OUTRO(S)  
**RECORRIDO** : BRADESCO SEGUROS S/A  
**ADVOGADO** : WAGNER CARDEAL OGANAUSKAS E OUTRO(S)  
**RECORRIDO** : MAERSK SEALAND  
**ADVOGADO** : RENATO GRADOWSKI DE FIGUEIREDO E OUTRO(S)

**EMENTA**

RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE MARÍTIMO. PRESCRIÇÃO ANUA. APLICAÇÃO DO DECRETO-LEI 116/1967 E SÚMULA 151 DO STF. CARGA AVARIADA. RESPONSABILIDADE DAS DEPOSITÁRIAS. AÇÃO DO SEGURADOR SUBROGADO PARA RESSARCIMENTO DOS VALORES PAGOS.

1. Nos termos do art. 8º do Decreto-Lei 116/1967, é de um ano o prazo para a prescrição da pretensão indenizatória, no caso das ações por extravio, falta de conteúdo, diminuição, perdas e avarias ou danos à carga a ser transportada por via d'água nos portos brasileiros.

2. A Súmula 151 do STF orienta que prescreve em um ano a ação do segurador subrogado para haver indenização por extravio ou perda de carga transportada por navio.

3. A seguradora sub-roga-se nos direitos e ações do segurado, após o pagamento da indenização securitária, inclusive no que tange ao prazo prescricional, para, assim, buscar o ressarcimento que realizou.

4. Recurso especial provido.

**ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos estes autos, os Ministros da QUARTA TURMA do Superior Tribunal de Justiça acordam, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas, por unanimidade, dar provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. Os Srs. Ministros Raul Araújo, Maria Isabel Gallotti (Presidente), Antonio Carlos Ferreira e Marco Buzzi votaram com o Sr. Ministro Relator.

Brasília (DF), 24 de maio de 2016(Data do Julgamento)

**MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO**

Relator



**RECURSO ESPECIAL Nº 1.278.722 - PR (2011/0220219-6)**

RECORRENTE : TCP - TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ S/A  
ADVOGADO : CESAR LOURENÇO SOARES NETO E OUTRO(S)  
RECORRIDO : BRADESCO SEGUROS S/A  
ADVOGADO : WAGNER CARDEAL OGANAUSKAS E OUTRO(S)  
RECORRIDO : MAERSK SEALAND  
ADVOGADO : RENATO GRADOWSKI DE FIGUEIREDO E OUTRO(S)

**RELATÓRIO**

**O SENHOR MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO:**

1. Bradesco Seguros S.A. ajuizou ação em face da ora recorrente, TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá S.A. e de Maersk Sealand, visando ao recebimento de valor pago a título de indenização à sua segurada pela deterioração de mercadorias estocadas em contêiner sob administração da primeira ré e de propriedade da segunda.

Esclareceu o autor que firmou com a empresa SADIA S.A. contrato de seguro, cujo objeto era o carregamento de 2.463 caixas de frango congelado destinadas à exportação e que, em 23.2.2005, verificou-se que o sistema de refrigeração do contêiner em que depositada a carga apresentava vazamento de gás, ocasionando o descongelamento e deterioração do produto, sendo, por esse motivo, totalmente rejeitado para consumo humano pelo Serviço de Inspeção Federal. Afirmou que, em 27.9.2005, indenizou a segurada no montante de R\$ 48.945,86.

Defendeu que é do transportador a responsabilidade pelos prejuízos sofrido com a deterioração da mercadoria durante o transporte, isso nos termos do revogado Código Comercial, assim como no Código Civil de 2002. Concluiu que a responsabilidade é objetiva, independente de culpa.

Propugnou, também, a responsabilidade do Operador Portuário, com base na Lei n. 8.630/1993, art. 11, sendo empresa concessionária de serviço público.

Analisando a inicial, o juízo de piso (fls. 303-309) reconheceu a responsabilidade objetiva de ambas as rés, por terem descumprido o dever de zelar pela incolumidade da carga. A partir dessa conclusão, asseverou que a seguradora, que ressarciu os prejuízos da empresa SADIA S.A., dona da carga perdida, sub-rogar-se-ia em todos os direitos do segurado, mormente, o de restituição do valor pago a título de indenização pelo prejuízo sofrido. Julgou procedente o pedido para condenar as rés ao pagamento da importância de R\$ 48.945,86, acrescida de juros moratórios e demais

# Superior Tribunal de Justiça

consectários.

As rés interpuseram recursos de apelação (fls. 312-325 e fls. 329-334).

Negou-se provimento às apelações e ao agravo retido, nos termos da ementa abaixo transcrita (fl. 372-373):

EMENTA. AÇÃO DE RESSARCIMENTO. DIREITO DE REGRESSO. INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA POR PERECIMENTO DE CARGA. AGRAVO RETIDO: INAPLICABILIDADE DA PRESCRIÇÃO ÂNUA DA AÇÃO DE RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRA O OPERADOR DE TERMINAL PORTUÁRIO, PREVISTA NO ART. 8º DO DL 116/67 E NA SÚMULA 151 DO STF. PRAZO PRESCRICIONAL DA AÇÃO DE RESPONSABILIDADE GERAL. ART. 206, § 3º, V DO CÓDIGO CIVIL. TRÊS ANOS.

APELAÇÃO CÍVEL 1: OPERADORA DO TERMINAL PORTUÁRIO. PRELIMINAR DE VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA DIALETICIDADE AFASTADA. MÉRITO: CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. AUSÊNCIA DE DEMONSTRAÇÃO DE CUMPRIMENTO SATISFATÓRIO DO DEVER DE MONITORAMENTO DA TEMPERATURA DO CONTÊINER.

APELAÇÃO 2: TRANSPORTADORA RESPONSÁVEL PELO CONTÊINER. CAUSA PRIMÁRIA DO DANO: DEFEITO NO CONTÊINER. TRANSPORTADOR. RESPONSABILIDADE DE RESULTADO. ART. 749 DO CC. PRECEDENTE. AUSÊNCIA DE DEMONSTRAÇÃO DE EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE.

Foram opostos embargos de declaração por TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá S.A. (fls. 381-386), os quais foram desprovidos (fls. 391-394).

Sobreveio recurso especial (fls. 398-413), interposto pela embargante com fundamento na alínea "a" do permissivo constitucional, sob a alegação de violação ao art. 8º do Decreto-Lei n. 116/1967 e do art. 449 do Código Comercial.

Alega a recorrente que a pretensão indenizatória foi fulminada porque o prazo prescricional aplicável à espécie é de 1 (um) ano. Aduz que a ação que tenha como objeto perdas e avarias ou danos à carga prescreve ao fim de um ano após a descarga do navio transportador, nos termos do decreto mencionado.

Defende que, da mesma forma, o Código Comercial, art. 449, especifica que prescrevem igualmente no fim de 1 (um) ano as ações de frete e primagem, estadias e sobre-estadias e as de avaria simples, a contar do dia da entrega da carga.

Conclui pela impossibilidade de aplicação do prazo previsto no Código Civil, como o fez o acórdão recorrido, que é norma geral, tendo em vista a existência de legislação específica vigente.

Assevera, ainda, que a matéria é objeto de Súmula do Supremo Tribunal Federal - 151 - que prevê, igualmente, o prazo de um ano para a ação do segurador

# *Superior Tribunal de Justiça*

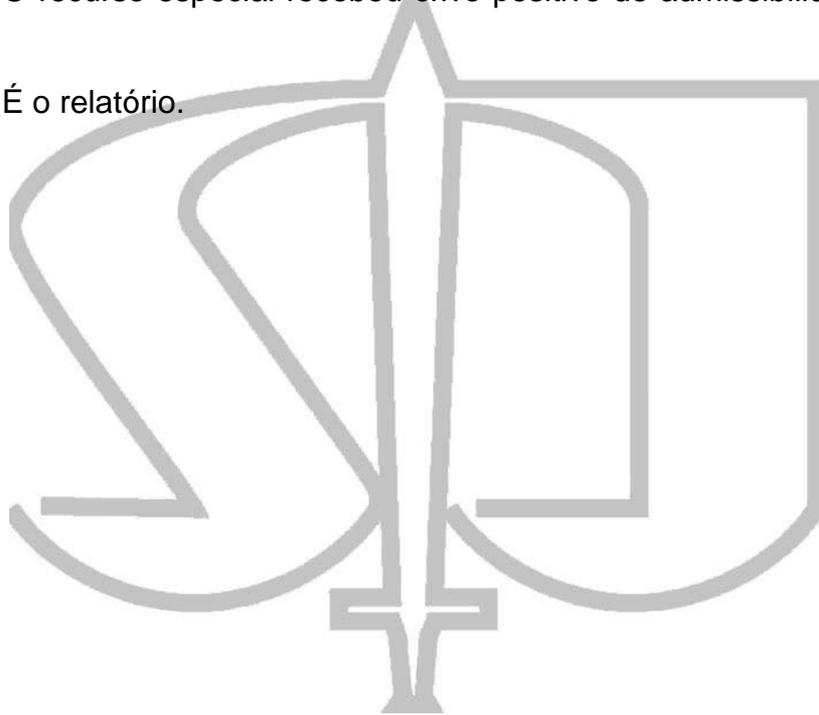
haver indenização por perda de carga transportada por navio.

Foram apresentadas contrarrazões às fls. 435-449, cujas alegações dizem respeito à não aplicação do Decreto-Lei invocado, uma vez que as relações por ele disciplinadas limitam-se às obrigações entre o terminal depositário e os transportadores marítimos.

Acrescenta que a Súmula 151/STF não pode valer para a matéria, pois que alicerçada em dispositivo de lei federal revogado, qual seja o art. 449 do Código Comercial.

O recurso especial recebeu crivo positivo de admissibilidade na origem (fls. 470-472).

É o relatório.



**RECURSO ESPECIAL Nº 1.278.722 - PR (2011/0220219-6)**

**RELATOR** : **MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO**  
**RECORRENTE** : TCP - TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ S/A  
**ADVOGADO** : CESAR LOURENÇO SOARES NETO E OUTRO(S)  
**RECORRIDO** : BRADESCO SEGUROS S/A  
**ADVOGADO** : WAGNER CARDEAL OGANAUSKAS E OUTRO(S)  
**RECORRIDO** : MAERSK SEALAND  
**ADVOGADO** : RENATO GRADOWSKI DE FIGUEIREDO E OUTRO(S)

**EMENTA**

RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE MARÍTIMO. PRESCRIÇÃO ANUA. APLICAÇÃO DO DECRETO-LEI 116/1967 E SÚMULA 151 DO STF. CARGA AVARIADA. RESPONSABILIDADE DAS DEPOSITÁRIAS. AÇÃO DO SEGURADOR SUBROGADO PARA RESSARCIMENTO DOS VALORES PAGOS.

1. Nos termos do art. 8º do Decreto-Lei 116/1967, é de um ano o prazo para a prescrição da pretensão indenizatória, no caso das ações por extravio, falta de conteúdo, diminuição, perdas e avarias ou danos à carga a ser transportada por via d'água nos portos brasileiros.
2. A Súmula 151 do STF orienta que prescreve em um ano a ação do segurador subrogado para haver indenização por extravio ou perda de carga transportada por navio.
3. A seguradora sub-roga-se nos direitos e ações do segurado, após o pagamento da indenização securitária, inclusive no que tange ao prazo prescricional, para, assim, buscar o ressarcimento que realizou.
4. Recurso especial provido.

**VOTO**

**O SENHOR MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO (Relator):**

2. A controvérsia principal consiste em determinar o prazo prescricional para a ação indenizatória promovida pela seguradora no caso de deterioração de carga perecível destinada à exportação, ocorrida em navio por falha em contêiner onde se

encontrava depositada.

De logo, esclareça-se que não há nas razões recursais discussão referente à responsabilidade pela avaria na carga segurada, mas apenas quanto ao prazo prescricional para a ação de indenização ajuizada pela seguradora. A responsabilidade pelos danos ocorridos fora acertada na instância ordinária, assim como reconhecida a sub-rogação da autora nos mesmos direitos e deveres da sub-rogada.

Ao examinar a alegação de prescrição, o Tribunal de Justiça do Estado do Paraná assim decidiu (fls. 375-376):

Sustenta-se nesse recurso que o direito de ação da autora está prescrito nos termos do art. 8º do DL 116/67, 449 do Código Comercial e Súmula 151 do STF, que prevêm a prescrição ânua.

O agravo não merece prosperar porque se trata de ação de reparação de danos, e como tal sujeita ao prazo trienal previsto no art. 206, § 3º, V do Código Civil.

Inaplicável o prazo anual previsto no art. 8º do Decreto-lei 116/67 e na Súmula 151 do STF, porque o mesmo trata de operações inerentes ao transporte de mercadorias e não de operações portuárias.

O art. 449 do Código Comercial foi revogado pelo art. 2.045 do Código Civil.

3. Com efeito, o Código Civil de 2002 criou uma categoria nova de pretensão, no que respeita aos prazos prescricionais: a *reparação civil* e especificamente em seu art. 206, § 3º, V, fixou que prescreve em três anos a pretensão àquela reparação.

A inovação mencionada diz respeito tanto à previsão da *reparação civil*, em si, quanto ao prazo fixado para a ação a ela referente. Na vigência do Código Civil de 1916, além de não existir disposição especial a respeito, as pretensões indenizatórias tinham o prazo geral de vinte anos para serem deduzidas em juízo, nos termos do art. 177.

Gustavo Tepedino, analisando a novidade do diploma de 2002, saudou a iniciativa em nome da segurança jurídica, que com a redução dos prazos é garantida e, até mesmo, incentivada:

Trata-se de relevante inovação, que reduz o prazo vintenário do regime anterior em nome da segurança jurídica, na era da tecnologia das comunicações, em que perdem justificativa, para o exercício do direito de ação, os prazos longos do passado.

(...)

Enquanto há interesse útil na prestação, há ainda, de ordinário, diálogo entre os interessados e o prazo trienal nem sempre é suficiente para ajustar a complexa gama de interesses colidentes no âmbito da qual, com frequência, purga-se a mora, acomodam-se as desavenças, cumpre-se afinal a prestação. **O legislador prestigia e incentiva, por diversos expedientes, o adimplemento ainda plausível.**

**Uma vez, contudo, caracterizado o inadimplemento, não interessa ao sistema e à segurança jurídica postergar a desavença. Nada justifica a**

**delonga. Impõe-se ao credor, como dispõe o art. 206, ajuizar, em três anos, a ação de danos.** O prazo decenal, nesse caso, seria nocivo porque permitiria que o ajuizamento da ação, como se dava inúmeras vezes sob a égide do regime vintenário do Código de 1916, ocorresse quando as provas já não mais estivessem preservadas. **Nesse aspecto, o prazo trienal e a contemporânea técnica processual da repartição dinâmica do ônus probatório mostram-se convergentes e harmônicos para a promoção do direito de ação.**

**A perda de prazo prescricional, embora dolorosa, é menos danosa do que a quebra do sistema, propiciada por pífia ideologia de ampliação da reparação dos danos.**

(TEPEDINO, Gustavo. *A prescrição trienal para a reparação civil*. 2009. <http://www.cartaforense.com.br/conteudo/artigos/a-prescricao-trienal-para-a-reparacao-civil/4354>. Acesso em 19.5.2016)

Esse foi de fato o entendimento predominante na doutrina, que compreendeu a inovação reducionista como consequência da principal função do instituto da prescrição, qual seja a estabilização dos direitos em geral, de modo a preservá-los ante o decurso do tempo, que, quanto mais extenso, maior é a intranquilidade ocasionada.

Confira-se, nesse sentido, a doutrina de Maria Helena Diniz:

O novo Código Civil, em matéria de determinação de prazos, optou por um critério de simplificação e pela redução para 10 anos do prazo prescricional geral, pois o de 20 era muito criticado, diante da grande facilidade de comunicação dos tempos modernos. Realmente, para as condições atuais de vida, o prazo prescricional de 10 anos, tanto para as ações pessoais como para as reais, quando a lei não lhe haja fixado prazo menor, é suficientemente longo. As prescrições trintenárias e vintenárias não mais se justificam, e encontram, hodiernamente, um óbice em razão da rapidez dos meios de comunicação na divulgação das informações.

(*Curso de direito civil brasileiro*. V. 1. 32. ed. São Paulo: Saraiva, 2015, p. 453)

No entanto, segundo uma das regras científicas da hermenêutica, cujo escopo é o alcance da interpretação mais eficiente da norma jurídica, a lei especial sempre prevalece sobre a geral, a significar, no caso em exame, que a regulamentação ditada pelo Código Civil teria incidência subsidiária em relação à legislação específica acaso existente.

De fato, as normas gerais são elaboradas para regular universo amplo de situações, e as especiais, por sua vez, para tratar de hipóteses particulares, desmembradas daquele universo. Se o ordenamento possui lei geral, o Código Civil, por exemplo, tratando de contratos, e outras várias leis especiais, como a Lei do Inquilinato, o Código do Consumidor, que também preveem relações contratuais, é certo que as situações especiais resolver-se-ão segundo as regras dos diplomas específicos. A regra

geral se aplicará no silêncio da regra específica.

Na linha desse raciocínio, a lição de Nelson Nery Junior e Rosa Maria de Andrade Nery, em comentário ao inciso V do parágrafo 3º do art. 206 do CC:

A norma estabelece prazo de prescrição para o exercício de pretensão de reparação civil de danos. É norma geral e, portanto, subsidiária. Somente é aplicável quando não houver regra especial determinando outro prazo de prescrição para o exercício da pretensão reparatória. A LPI 225, por exemplo, trata do prazo de prescrição (cinco anos) para as pretensões de perdas e danos causados à propriedade industrial que, como regra especial, prevalece sobre a regra geral do CC 206§ 3º.

(*Código civil comentado*. 10.ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: RT, 2013, 480)

De igual modo, Paulo Nader assinala que "em dois artigos, o Código Civil de 2002 dispõe sobre os prazos de prescrição, aplicáveis sempre que a lei não dispuser um prazo específico para determinada pretensão". (*Curso de direito civil*. V.1. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013, p. 510)

4. A partir dessa premissa, mostra-se indispensável a investigação acerca da existência de legislação especial aplicável ao caso concreto.

De fato, o art. 8º do Decreto-Lei 116/1967, que dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias, disciplina:

Art. 8º **Prescrevem ao fim de um ano**, contado da data do término da descarga do navio transportador, as ações por extravio de carga, bem como as ações por falta de conteúdo, diminuição, **perdas e avarias ou danos à carga**.

Parágrafo único. O prazo prescricional de que trata este artigo somente poderá ser interrompido da forma prevista no artigo 720 do Código de Processo Civil, observado o que dispõe o parágrafo 2º do artigo 166 daquele Código.

Ressalte-se, por oportuno, que o Decreto-Lei 116 ratificava o quanto já disposto pelo Código Comercial de 1850, no Capítulo destinado à prescrição, mais precisamente, no item 3 do art. 449, que previa:

Art. 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.

Sabe-se que esta Corte Superior, em julgamentos que antecederam a entrada em vigor do Código Civil de 2002, em controvérsia distinta da dos autos, é verdade, mas também pertencente ao direito marítimo (ações de indenização por prejuízos causados pela sobreestadia dos navios), aplicou à hipótese o prazo

prescricional de 1 ano previsto no art. 449, do Código Comercial, que regulava especificamente o tema.

Ocorre que, não obstante a segunda parte do Código Comercial ter sido preservada com a promulgação do Código Civil de 2002, o mencionado art. 449 tinha lugar na primeira parte daquele diploma, tendo sido, dessa forma, expressamente revogado:

Art. 2.045. Revogam-se a Lei nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916 - Código Civil e a **Parte Primeira do Código Comercial, Lei nº 556, de 25 de junho de 1850.**

Assim, é de se concluir, a meu juízo, pelo afastamento de qualquer intenção de utilizar-se o dispositivo comercial como suporte de fixação do prazo prescricional.

5. Nesse passo, retomando o exame do Decreto-Lei n. 116/1967, a primeira observação que deve ser feita é a de que o prazo disposto no art. 8º guarda forte comprometimento com a sistemática que acabou por ser adotada pelo Código Civil de 2002, que, como dito, prestigiou a segurança jurídica reduzindo os prazos prescricionais em relação ao diploma legal de 1916.

Nessa linha de raciocínio, faz sentido a aplicação do prazo anual previsto no diploma de 1967 às demandas relativas à avaria da carga destinada à exportação por navios, posto tratar-se de regramento específico que subsiste no ordenamento jurídico e que disciplina de forma direta o pacto em exame.

5.1. Na doutrina, reconhece-se a inexistência de consenso acerca da legislação a ser adotada para os casos como o que ora se verifica, havendo, no entanto, estudiosos que se posicionam pela regulação com base no Decreto-Lei 116:

No caso das ações de ressarcimento propostas pela seguradora – em via regressiva – contra o causador das avarias nas mercadorias durante o transporte marítimo, a falta de uniformização quanto ao prazo prescricional aplicado não foge a esta realidade. Ocorre que a prescrição estabelecida no Código Civil perde força perante a existência de norma especial que regula a temática. O Código Civil define a previsão de três anos para a ação de ressarcimento. **Entretanto, há regulamentação especial, firmada pelo Artigo 8º do Decreto-lei 116/67 e pelo Artigo 22 da Lei nº 9.611/1998, que trata do ressarcimento no transporte marítimo internacional, com prescrição de um ano.**

Ora, tanto o Decreto-Lei n. 116/67 – que dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimita as responsabilidades e trata das faltas e avarias – quanto a Lei nº 9.611/1998 – que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas, consistem em legislação específica ao transporte de cargas pelo mar. Por serem específicas, estas prevalecem sobre o Código Civil.

(FRANÇA, Letícia Martins. *Divergência sobre a aplicação da prescrição nas ações de ressarcimento no transporte marítimo.*

Em sentido contrário, Paulo Henrique Cremonese, na obra *O contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador*, preconiza que o contrato de transporte de cargas enseja relação de consumo e "em sendo aplicável o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, tem-se por certo que a prescrição é a prevista nesse Código, ou seja, cinco anos". (São Paulo: Aduaneiras, 2015. p. 221).

Acontece que o raciocínio, observada sempre a máxima vênua, não se coaduna com o entendimento desta Corte de Justiça apresentado no julgamento do Resp n. 705.148/PR, de minha relatoria, em que fora acertado que, nos contratos de transporte, quando se tratar de **transporte de carga, deve ser verificada a existência de relação de consumo**, não sendo presumida essa natureza, e, ausente a relação consumerista, afasta-se o CDC, fazendo incidir as regras não revogadas do Código Comercial, as gerais do Código Civil e a legislação específica.

Com efeito, o contrato de transporte marítimo é uma espécie de contrato de transporte regulado pelo Código Civil a partir do art. 730, tratando-se de negócio jurídico bilateral, consensual e oneroso, pelo qual uma das partes (transportador ou *carrier*) se obriga, mediante remuneração (frete), a transportar pessoa ou coisa a um destino acordado previamente.

Na doutrina de Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho:

Com fundamento na doutrina pátria, podemos apresentar o seguinte quadro esquemático de direitos e obrigações das partes envolvidas no contrato de transporte mercadorias:

1. obrigação do remetente: entrega da mercadoria em condições; pagamento do preço convencionado, ressalvada a hipótese de este ser adimplido pelo destinatário; acondicionamento da mercadoria; declaração de seu valor e da sua natureza; recolhimento tributário pertinente; respeito às normas legais em vigor no sentido de somente expedir mercadorias de trânsito admitido no Brasil;

2. obrigações do transportador: receber a coisa a ser transportada no dia, hora, local e modo convencionados; empregar total diligência no transporte da mercadoria posta sob a sua custódia; seguir o itinerário ajustado; ressalvadas as hipóteses de caso fortuito e força maior; entregar a mercadoria ao destinatário da mesma mediante apresentação do respectivo documento comprobatório de sua qualidade de recebedor (conhecimento de transporte); respeito às normas legais em vigor no sentido de somente expedir mercadorias de trânsito admitido no Brasil.

(GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. *Novo curso de direito civil - Responsabilidade civil*, v.3. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2016, p. 285)

Tem-se conhecimento, é bem verdade, que a Terceira Turma, outrora reconheceu a natureza consumerista da relação existente entre o transportador e o dano da carga a ser transportada, aplicando-se à hipótese o prazo prescricional do art. 27 do CDC.

# Superior Tribunal de Justiça

No entanto, rogando vênia aos eminentes relatores dos julgados aos quais me refiro (REsp. 302.212/RJ e REsp. 286.441/RS), muito respeitosamente, ousou divergir da conclusão por eles alcançada. A uma, por acreditar ser comercial a relação jurídica objeto de análise e, pela existência de legislação específica vigente regulando a matéria, conforme demonstrado.

Nos precedentes mencionados, é importante ressaltar, não fora considerada a previsão encartada no Decreto-Lei 116, ainda que para refutar sua incidência.

Confiram-se as ementas dos acórdãos:

Ação de indenização. Contrato de transporte. Embargos de declaração. Código de Defesa do Consumidor. Prescrição.

1. O Acórdão recorrido enfrentou todas as questões apresentadas na apelação, não havendo necessidade de referência expressa a determinados dispositivos legais, ausente, portanto, a alegada violação ao art. 535 do Código de Processo Civil.

2. Aplica-se a prescrição do Código de Defesa do Consumidor (art. 27), em caso de ação de indenização decorrente de dano causado em mercadoria durante o respectivo transporte marítimo, não importando para a definição do destinatário final do serviço de transporte o que é feito com o produto transportado. No caso, o serviço de transporte foi consumado com a chegada da mercadoria no seu destino, terminando aí a relação de consumo, estabelecida entre a transportadora e a empresa que a contratou.

3. Recurso especial conhecido e provido.

(REsp 286.441/RS, Rel. Ministro ANTÔNIO DE PÁDUA RIBEIRO, Rel. p/ Acórdão Ministro CARLOS ALBERTO MENEZES DIREITO, TERCEIRA TURMA, julgado em 07/11/2002, DJ 03/02/2003)

-----  
RECURSO ESPECIAL AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. TRANSPORTE MARÍTIMO. PRESCRIÇÃO. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. APLICAÇÃO.

I - A seguradora sub-roga-se em todos os direitos do segurado, em relação à restituição do valor integral pago a título de indenização pelo prejuízo sofrido pelo consumidor.

II - Em caso de ação de indenização decorrente de dano causado em mercadoria durante transporte marítimo, aplica-se a prescrição prevista no artigo 27 do Código de Defesa do Consumidor.

Recurso especial não conhecido.

(REsp 302.212/RJ, Rel. Ministro CASTRO FILHO, TERCEIRA TURMA, julgado em 07/06/2005, DJ 27/06/2005)

**5.2.** Não bastasse a previsão do Decreto-Lei 116, há de se ter em mente o teor da Súmula 151 do Supremo Tribunal Federal, plenamente em vigor, que anuncia especificamente o prazo prescricional para a ação do **segurador** da carga avariada. Confira-se:

## **Súmula 151**

Prescreve em um ano a ação do segurador subrogado para haver indenização por extravio ou **perda de carga** transportada por navio.

# Superior Tribunal de Justiça

É bem verdade que o fundamento da Súmula é o art. 449 do Código Comercial revogado. No entanto, o enunciado do STF não foi expressamente descartado e, como dito, disciplina a situação específica que ora se analisa, qual seja, a ação proposta pelo segurador, para ressarcimento de indenização paga ao segurado, não havendo razão para seu afastamento. Na verdade, a orientação pretoriana é no sentido de a prescrição da ação regressiva da seguradora ser a mesma que a da ação do segurado, visto que a relação jurídica de direito material não se altera, mudando apenas o sujeito ativo, ou credor, que passa a ser outro, tratando-se o caso de sub-rogação pessoal, em que há substituição de uma pessoa por outra, ressaltando-se a esta os mesmos direitos e ações que àquela competiam.

Confira-se, nesses termos, voto proferido no julgamento do RE n. 49.215/PR, um dos precedentes que deram origem à Súmula 151:

No caso, a seguradora, recorrida, sub-rogou-se nos direitos e ações da empresa segurada; pô-se, portanto, em substituição, na relação jurídica de direito material constitutiva do contrato de transporte ou de frete.

O contrato de transporte, habitualmente realizado por comerciante com fito de lucro é comercial, não porém civil, data venia.

Entre as obrigações da transportadora está a de levar a carga até seu destino, sem danos, ou avarias. Não cumprindo a obrigação, a recorrente, transportadora, pratica ato jurídico relativo, pelo que não incide o art. 159 do Código Civil.

**Trata-se, assim, ao parecer, de ação comercial. E o prazo prescricional é de um ano.**

(RE 49215, Relator(a): Min. RIBEIRO DA COSTA, Segunda Turma, julgado em 03/07/1962, DJ 02-08-1962)

Abaixo, as ementas de outros julgados, com aplicação desse entendimento:

TRANSPORTE TERRESTRE. AÇÃO DO SEGURADOR SUBROGADO. PRESCRIÇÃO ANUA. APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO CONTIDO NA SÚMULA 151, NOS TERMOS DE REITERADA JURISPRUDÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO CONHECIDO E PROVIDO.

(RE 90265, Relator(a): Min. XAVIER DE ALBUQUERQUE, Primeira Turma, julgado em 14/11/1978, DJ 11-12-1978)

PRESCRIÇÃO. PRESCREVE EM UM ANO A AÇÃO DO SEGURADOR SUBROGADO PARA HAVER INDENIZAÇÃO POR EXTRAVIO OU PERDA DE CARGA TRANSPORTADA POR NAVIO. SÚMULA 151. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO, EM PARTE.

(RE 75940, Relator(a): Min. LEITAO DE ABREU, Segunda Turma, julgado em 22/04/1975, DJ 23-05-1975)

Segurador sub-rogado. A prescrição do art. 449, II, do Cód. Comercial atinge a ação para falta de entrega, perda ou extravio da mercadoria transportada, exercida pelo embarcador ou pelo segurador. Jurisprudência superada. Embargos não conhecidos. Súmula ns. 151 e 247.

(RE 34756 EI, Relator(a): Min. PEDRO CHAVES, Tribunal Pleno, julgado em

# Superior Tribunal de Justiça

18/08/1966, DJ 23-11-1966)

Na linha desse raciocínio, ressalte-se que no julgamento do Resp n. 1.355.095/SP, a Terceira Turma deste Tribunal reconheceu a existência de legislação específica, com previsão do prazo prescricional para as ações que discutam avaria das cargas a serem transportadas nos portos brasileiros.

Naquele recurso, a controvérsia referia-se à prescrição das ações para a cobrança de sobreestadia, objeto de inúmeros recursos, diga-se de passagem, e o Decreto-Lei 116/1967 fora mencionado para exemplificar as situações para as quais há previsão legal específica para o prazo prescricional. Na ocasião, ponderou o relator, Ministro Paulo de Tarso Sanseverino:

Embora existam outros dispositivos legais em vigor que tratam de prescrição no âmbito do transporte marítimo, nenhum deles versa especificamente acerca da sobre-estadia.

**O Decreto-Lei 116/67, ao dispor sobre 'operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros', estatui a prescrição anual das pretensões relativas a danos à carga transportada.**

**A propósito, transcreve-se a redação do dispositivo pertinente:**

**Art. 8º - Prescrevem ao fim de um ano, contado da data do término da descarga do navio transportador, as ações por extravio de carga, bem como as ações por falta de conteúdo, diminuição, perdas e avarias ou danos à carga.**

Na mesma linha, estabeleceu-se a prescrição anual na Lei 9.611/98, que 'dispõe sobre o transporte multimodal de cargas', confira-se:

**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.**

Como se vê, nenhum desses dispositivos legais trata de forma específica acerca da prescrição da pretensão de cobrança de despesas de sobre-estadia de contêiner.

Em outro precedente, que teve como relatora a Ministra Nancy Andrighi, mais uma vez mencionou-se ser o Decreto-lei n. 116/1967 o diploma responsável pela regulamentação do prazo prescricional para os casos de avaria de carga a ser transportada por navio.

Na oportunidade, decidia-se o prazo prescricional para a ação de "indenização ajuizada pela recorrente, na qualidade de sub-rogada dos direitos da segurada, em decorrência de danos causados em maquinário pertencente à segurada que fora depositado na sede da empresa ora recorrida".

O voto proferido pela eminente relatora trouxe os seguintes fundamentos:

A recorrente pretende afastar o prazo prescricional de três meses

estabelecido no art. 11 do Decreto 1.102/1903.

(...)

é inviável acolher a tese de que o Código Civil de 1916 teria revogado o Decreto 1.102/1903.

O art. 1.807 do CC/16 determinou a revogação dos Decretos concernentes às matérias de direito civil reguladas neste Código, não tendo, portanto, mencionado expressamente os dispositivos legais que seriam revogados. Tratou-se, assim, de revogação tácita que ocorre em duas hipóteses: ou quando a lei nova regular inteiramente a matéria tratada pela lei anterior ou quando a norma anterior for incompatível com a lei nova.

Constata-se que o Código Civil de 1916 não instituiu regras específicas para empresas de armazéns gerais. Cuidou somente genericamente sobre contrato de depósito. Dessa forma, não há como reconhecer revogação do Decreto 1.102/1903 que regulou especificamente a matéria.

Quanto à possibilidade de incidência dos dispositivos do Código Comercial, como esclareceu o Tribunal de origem, seria inviável, pois havendo norma específica, esta deve ser aplicada em detrimento do regramento geral. Observe-se trecho do acórdão recorrido que discutiu a questão:

(...)

**Também não se aplica à hipótese sob julgamento as regras definidas pelo Decreto Lei 116/67, que dispôs sobre operações inerentes ao transporte de mercadoria por via d'água nos portos brasileiros.**

**O art. 8º do mencionado Diploma tratou da prescrição da ação movida em desfavor das transportadoras e não dos armazéns gerais que prestam serviço de depósito.**

(...)

Com estes fundamentos, conclui-se que o Tribunal de origem aplicou, de forma acertada, a prescrição trimestral estabelecida no art. 11 do Decreto 1.102/1903.

(REsp 476.458/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 04/08/2005, DJ 29/08/2005)

**5.3.** Nesse ponto, interessante ressaltar, ainda que já pacificado no âmbito deste Tribunal Superior, que juridicamente o contêiner é considerado equipamento móvel do navio, acessório que segue a sorte do principal e, sendo assim, a disciplina aplicada à avaria da carga depositada em navio deve valer igualmente para a perda ocorrida no interior do contêiner.

Essa a lição que se retira do judicioso voto proferido pelo Ministro Castro Filho, no REsp n. 678.100/SP:

Por definição legal, "O 'container' é um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, dotado de dispositivo de segurança aduaneira e devendo atender às condições técnicas e de segurança previstas pela legislação nacional e pelas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil". Este é o conceito dado pelo artigo 4º do Decreto 80.145, de 15 de agosto de 1977, que regulamentou a lei supracitada, esclarecendo, ainda, que o 'container' "para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias e sim parte ou acessório do veículo transportador" (artigo 5º).

De clareza meridiana, portanto, o conceito legal de que o contêiner é um

instrumento que facilita o transporte de mercadoria, uma unidade de carga, que permite a qualquer meio de transporte sua utilização, uma vez que adere ao veículo transportador, podendo ser ou não de sua propriedade. Ora, se adere ao veículo transportador, e se o acessório segue o principal, a disciplina jurídica aplicável ao navio lhe é também aplicável, por analogia.

Segue a ementa do acórdão:

RECURSO ESPECIAL. SOBREESTADIA DE "CONTAINERS" (DEMURRAGES). DECRETO 80.145/77. PRESCRIÇÃO. ARTIGO 449, INCISO III, DO CÓDIGO COMERCIAL.

I - O artigo 5º do Decreto 80.145/77 dispõe que "container" não constitui embalagem das mercadorias e sim parte ou acessório do veículo transportador.

II - Por analogia, é de se aplicar aos "containers" a legislação pertinente a sobreestadia do navio. Num caso e noutro, as ações que buscam a indenização pelos respectivos prejuízos estão sujeitas à regra do artigo 449, inciso III, do Código Comercial.

Recurso especial provido.

(REsp 678.100/SP, Rel. Ministro CASTRO FILHO, TERCEIRA TURMA, julgado em 04/08/2005, DJ 05/09/2005)

6. Por fim, mister sejam estabelecidos os marcos temporais para o cálculo do prazo prescricional fixado.

Nos termos do art. 8º do Decreto-Lei 116/1967, o prazo de um ano para a prescrição da pretensão indenizatória tem início na data do término da descarga do navio transportador, no caso das ações por **extravio de carga**. Esse o momento em que, em tese, se tem ciência dos danos à carga transportada.

No caso dos autos, no entanto, a **ação é de indenização por perda e avarias ou danos à carga**, prevista na parte final do artigo, para a qual o dispositivo não determina expressamente o termo inicial de contagem do prazo.

Este será sempre o momento da lesão ao direito, da qual decorre o nascimento da pretensão, abrindo-se ao titular do direito a possibilidade de exigí-lo.

De fato, percebe-se que, em sede de obrigação contratual, vige imperioso o princípio da *actio nata*, priorizando-se o valor segurança, de modo que os prazos prescricionais se iniciam no exato momento da violação do direito, ou seja, do descumprimento do contrato, independentemente da ciência do credor.

Ao revés, quando se trata de responsabilidade extracontratual, a primazia da segurança jurídica pode ser extremamente injusta, acabando por punir a vítima por negligência que não houve, olvidando-se o fato de que a aparente inércia pode ter decorrido da absoluta falta de conhecimento do dano.

Nessa trilha, foi editada a Súmula 278 do STJ, segundo a qual "o termo inicial do prazo prescricional, na ação de indenização, é a data em que o segurado teve

ciência inequívoca da incapacidade laboral".

Extrai-se do acórdão e da sentença a seguinte sequência fática:

- Em **17.2.2005** o contêiner em que depositada a carga deu entrada no pátio da TCP, ora recorrente, para ser exportado (fl. 374)

- Em **19.2.2005** fora constado o problema de resfriamento por gás pelo responsável do monitoramento da temperatura do contêiner

- Em **21.2.2005** a TCP tomou conhecimento do vazamento de gás e avisou a empresa MAERSK, proprietária do navio e do contêiner e responsável pelo transporte da carga

- Em **23.2.2005** MAERSK comunicou o problema ao segurado (SADIA)

- Em **21.3.2005** MAERSK providenciou os reparos.

- Em **11/2006** a Seguradora ajuizou a ação de indenização que deu origem a esse recurso especial.

Diante dos fatos narrados, ao se considerar como termo inicial do prazo prescricional de um ano a data em que o titular do direito violado teve ciência da infração consistente na omissão dos deveres de guarda, conservação e monitoramento da carga, que culminou na perda, em 23.2.2005, e considerando-se a data de interposição da ação, 11/2006, é possível afirmar a prescrição da pretensão indenizatória.

De fato, "impende asseverar que a seguradora, após arcar com a indenização securitária, sub-roga-se nos direitos do segurado, inclusive no que tange ao prazo prescricional, para poder, assim, buscar o ressarcimento do que despendeu". (AgRg no AREsp 121.152/SP, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, TERCEIRA TURMA, julgado em 15/12/2015, DJe 3/2/2016).

**7.** Ante o exposto, dou provimento ao recurso especial para reconhecer o prazo de um ano para a propositura de ação de indenização em que se pleiteia o ressarcimento dos danos experimentados pelas perdas e avarias à carga, nos termos do Decreto-Lei 116/1967, restando, pois, extinta a demanda com julgamento do mérito.

Tendo em vista a questão entregue a esta Corte e levando-se em consideração os parâmetros previstos nos §§ 3º e 4º do art. 20 do CPC, fixo os honorários em R\$ 8.000,00 (oito mil reais).

É o voto.

**RECURSO ESPECIAL Nº 1.278.722 - PR (2011/0220219-6)**

**VOTO-VOGAL**

**O SR. MINISTRO RAUL ARAÚJO:** Senhora Presidente, acompanho o voto do Ministro Relator, inclusive porque afasto a incidência da regra do Código de Defesa do Consumidor diante da existência de norma específica, trazida por Sua Excelência, no caso o Decreto-Lei n. 116/1967, que estabelece o prazo de um ano.

Dou provimento ao recurso especial.



**CERTIDÃO DE JULGAMENTO  
QUARTA TURMA**

Número Registro: 2011/0220219-6

**PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.278.722 / PR**

Números Origem: 59471120068160129 6628231 662823100 662823102

PAUTA: 24/05/2016

JULGADO: 24/05/2016

**Relator**

Exmo. Sr. Ministro **LUIS FELIPE SALOMÃO**

Presidente da Sessão

Exma. Sra. Ministra **MARIA ISABEL GALLOTTI**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **ANTÔNIO CARLOS PESSOA LINS**

Secretária

Dra. **TERESA HELENA DA ROCHA BASEVI**

**AUTUAÇÃO**

RECORRENTE : TCP - TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ S/A

ADVOGADO : CESAR LOURENÇO SOARES NETO E OUTRO(S)

RECORRIDO : BRADESCO SEGUROS S/A

ADVOGADO : WAGNER CARDEAL OGANAUSKAS E OUTRO(S)

RECORRIDO : MAERSK SEALAND

ADVOGADO : RENATO GRADOWSKI DE FIGUEIREDO E OUTRO(S)

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Obrigações - Espécies de Contratos - Seguro

**CERTIDÃO**

Certifico que a egrégia QUARTA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

A Quarta Turma, por unanimidade, deu provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Os Srs. Ministros Raul Araújo, Maria Isabel Gallotti (Presidente), Antonio Carlos Ferreira e Marco Buzzi votaram com o Sr. Ministro Relator.