

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026
(Do Sr. JONAS DONIZETTE)

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a sobre-estadia de contêineres.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que, entre outras providências, cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), para estabelecer que não haverá pagamento pela sobre-estadia de contêiner quando a não devolução do contêiner no prazo de livre estadia decorrer de sua retenção pela autoridade aduaneira, além do controle do importador, o que constitui hipótese de força maior.

Art. 2º O art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art.
27.
.....
§ 5º Não haverá pagamento pela sobre-estadia de contêiner quando a não devolução do contêiner no prazo de livre estadia decorrer de sua retenção pela autoridade aduaneira, além do controle do importador.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por finalidade promover maior segurança jurídica e equilíbrio nas relações contratuais que envolvem o transporte aquaviário internacional, ao disciplinar a cobrança de sobre-estadia (demurrage) de contêineres nas hipóteses em que a devolução tempestiva se torna impossível por motivo alheio à vontade do importador.

Compete à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) regular e fiscalizar o setor, assegurando a adequada prestação do serviço e o equilíbrio nas relações entre usuários e operadores.

Ocorre que, na prática, é recorrente a cobrança de sobre-estadia mesmo quando a não devolução do contêiner no prazo de livre estadia decorre de retenção da carga pela Receita Federal do Brasil, em razão de procedimentos de fiscalização, conferência aduaneira ou outras exigências legais, situações nas quais o importador não possui qualquer ingerência sobre o tempo de liberação da mercadoria.

Nessas circunstâncias, resta caracterizada hipótese típica de força maior, pois o atraso decorre de ato estatal inevitável e fora do controle da parte contratante. A transferência desse ônus ao importador rompe o necessário equilíbrio contratual e impõe custo adicional que compromete a previsibilidade e a competitividade das operações de comércio exterior, penalizando o particular por fato que não deu causa.

Importante destacar que o entendimento que se busca consolidar na via legislativa já encontra respaldo no Poder Judiciário. O Superior Tribunal de Justiça (STJ), no âmbito do Recurso Especial nº 1.340.041-SP, reconheceu a impossibilidade de imputar ao importador os custos de demurrage quando o atraso decorre de retenção aduaneira ou de circunstâncias alheias à sua vontade. Assim, o projeto não inova de forma dissociada da jurisprudência, mas confere maior clareza normativa e uniformidade regulatória a entendimento que já vem sendo afirmado judicialmente, pacificando a questão e trazendo segurança jurídica.



Ao positivá-lo no âmbito da regulação setorial, evita-se a multiplicação de litígios, fortalece-se a segurança jurídica e assegura-se tratamento mais justo aos operadores do comércio exterior, alinhando a disciplina da matéria aos princípios da boa-fé objetiva, da razoabilidade e do equilíbrio econômico dos contratos.

Diante disso, a aprovação da presente proposição representa medida necessária para o aperfeiçoamento do marco regulatório do transporte aquaviário e para a redução de custos indevidos na cadeia logística nacional.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputado JONAS DONIZETTE

