



Poder Judiciário
JUSTIÇA ESTADUAL
Cível - Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo
Juízo Titular II - Vara do Núcleo Especializado De Justiça - Núcleo 4.0
Direito Marítimo

Processamento Virtual - Demanda de Direito Marítimo - Estadual, s/n, - Bairro: Centro - CEP: 11013190
- Fone: 000000 - Email: nucleo4.0maritimo@tjsp.jus.br

PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL Nº 4000324-53.2026.8.26.0375/SP

AUTOR: MSC MEDITERRANEAN LOGISTICA LTDA.

RÉU: LOUIS DREYFUS COMPANY BRASIL S.A.

SENTENÇA

EMENTA

DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO. AÇÃO DE COBRANÇA. ARMAZENAGEM DE CONTÊINERES. DIÁRIAS EXCEDENTES. EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR. ILEGITIMIDADE PASSIVA AFASTADA. GRUPO ECONÔMICO E TEORIA DA APARÊNCIA. INÉPCIA DA INICIAL REJEITADA. REPROGRAMAÇÕES E TRANSFERÊNCIAS DE NAVIOS DETERMINADAS PELO ARMADOR DO MESMO CONGLOMERADO ECONÔMICO DO TERMINAL. AUSÊNCIA DE MORA DO EMBARCADOR. BOA-FÉ OBJETIVA E VEDAÇÃO AO COMPORTAMENTO CONTRADITÓRIO. IMPROCEDÊNCIA DO PEDIDO.

I. Caso em exame

1. Ação de cobrança ajuizada por operadora logística portuária em face de sociedade empresária exportadora, postulando o recebimento de R\$ 981.519,00 a título de diárias excedentes de armazenagem de contêineres cheios de açúcar estufados em terminal retroportuário, sob alegação de superação do prazo contratual de franquia (free time).

2. A ré arguiu preliminares de ilegitimidade passiva, indicando coligada estrangeira em nome da qual foram faturadas as notas fiscais, e de inépcia da petição inicial. No mérito, sustentou que a estufagem da carga ocorreu em prazo exíguo de 3 dias, decorrendo o prolongamento da permanência das unidades de 225 transferências de navios e 912 alterações de prazo de recebimento promovidas unilateralmente pela armadora marítima pertencente ao mesmo grupo econômico da autora.

II. Questão em discussão

3. As questões em discussão consistem em: (i) verificar a legitimidade passiva da sociedade brasileira à luz da teoria da aparência e da integração a grupo econômico unificado; (ii) analisar a aptidão formal da petição inicial; (iii) definir a responsabilidade pelo excesso de prazo de armazenagem dos contêineres, aferindo se houve mora imputável à demandada ou fato atribuível ao transportador marítimo e ao terminal retroportuário coligado; e (iv) examinar a exigibilidade das diárias excedentes à luz do art. 396 do Código Civil, da boa-fé objetiva e da vedação ao comportamento contraditório.

III. Razões de decidir

4. Rejeição da preliminar de ilegitimidade passiva ad causam: a demandada nacional participou diretamente das tratativas, da coordenação logística e da execução dos serviços em território brasileiro, integrando o mesmo conglomerado econômico da tomadora estrangeira, incidindo a teoria da aparência.

5. Rejeição da preliminar de inépcia da petição inicial: a petição inicial atende aos requisitos dos arts. 319 e 320 do Código de Processo Civil, delimitando a causa de pedir e permitindo o pleno exercício do contraditório.

6. Mérito: a prova documental demonstra que a estufagem das mercadorias foi finalizada tempestivamente pela ré, consumindo média de 3 dias, sendo a retenção posterior decorrente exclusiva de sucessivas transferências de navios e prorrogações de prazos deliberadas pela armadora marítima integrante do mesmo grupo societário da autora.

7. Inexistindo fato ou omissão imputável ao devedor, não se caracteriza a mora (art. 396 do Código Civil), recaindo sobre o credor os riscos da conservação da coisa durante o período de espera forçada.

8. A pretensão de cobrar diárias de armazenagem por período de retenção gerado por alterações operacionais do próprio grupo econômico viola a boa-fé objetiva e o princípio da vedação ao comportamento contraditório (*venire contra factum proprium*), convergindo com a matriz de alocação de riscos da Resolução ANTAQ nº 112/2024.

IV. Dispositivo e tese

9. Pedidos julgados improcedentes, com resolução do mérito nos termos do art. 487, inciso I, do Código de Processo Civil. Condenação da autora ao pagamento das custas processuais e de honorários advocatícios sucumbenciais fixados em 10% sobre o valor atualizado da causa (art. 85, § 2º, do CPC).

10. Tese de julgamento: Não é exigível do usuário do serviço logístico a cobrança de diárias excedentes de armazenagem de contêineres quando a superação do prazo de livre estadia decorre exclusivamente de transferências de navios e alterações de escala promovidas por armador marítimo pertencente ao mesmo conglomerado econômico do terminal retroportuário.

Referências:

Código Civil, arts. 113, 396, 422, 627, 629 e 643.

Código de Processo Civil, arts. 85, § 2º, 319, 320, 355, I, e 487, I.

Resolução ANTAQ nº 112/2024.

Vistos.

Relatório

MSC MEDITERRANEAN LOGÍSTICA LTDA. ajuizou a presente ação de cobrança em face de **LOUIS DREYFUS COMPANY BRASIL S.A.**. Narra a autora que foi contratada pela ré para a prestação de serviços logísticos de estufagem de contêineres (*crossdocking*), envolvendo a coleta de contêineres vazios, a estufagem de açúcar em sacaria e a respectiva armazenagem dos equipamentos já carregados em seu terminal logístico situado no Município de Santos, com destinação ao comércio de exportação. Afirma que as partes avançaram um período de franquia (*free time*) de 15 a 30 dias livres para a permanência dos contêineres no terminal, a contar da disponibilização das unidades vazias, findo o qual incidiriam diárias excedentes de armazenagem no montante de R\$ 49,00 por dia e por unidade. Sustenta que executou integralmente os serviços contratados e que a ré deixou de adimplir as despesas de armazenagem relativas aos períodos excedentes, as quais somam a quantia principal de R\$ 981.519,00, consubstanciada em 92 notas fiscais de serviço eletrônicas emitidas entre janeiro e abril de 2025. Postula a procedência do pedido para condenar a ré ao pagamento de R\$ 981.519,00, com incidência de correção monetária, multa contratual de 2%, juros moratórios de 1% ao mês e honorários advocatícios

sucumbenciais de 20% sobre a condenação. Juntou documentos. Não houve formulação de pedido de tutela provisória de urgência.

Determinada a citação, a ré foi regularmente citada pelo correio e apresentou contestação tempestiva. Em sede preliminar, arguiu a sua ilegitimidade passiva *ad causam*, asseverando que todas as 92 notas fiscais que instruem a petição inicial foram emitidas contra pessoa jurídica distinta, a Louis Dreyfus Company Suisse S.A., sediada na Suíça, e que sua atuação restringiu-se à condição de mera mandatária para coordenação operacional local nos termos do art. 663 do Código Civil, indicando a sociedade estrangeira para integrar o polo passivo nos termos do art. 339 do Código de Processo Civil. Suscitou também a inépcia da petição inicial, argumentando que a autora fundamentou a cobrança nas regras do contrato de depósito, embora cobre verba com feição de sobreestadia de contêiner (*demurrage*), além de não ter carreado memória de cálculo individualizada que permitisse identificar os lapsos temporais de cada unidade. No mérito, a ré sustentou a total improcedência da pretensão de cobrança. Argumentou que a estufagem das mercadorias foi executada em tempo exíguo, com média de 3 dias entre a retirada do contêiner vazio e a conclusão da carga, ao passo que a permanência dos equipamentos no terminal da autora se prolongou por exclusiva responsabilidade operacional do transportador marítimo e do terminal. Destacou que as diárias excedentes cobradas decorreram de 225 transferências de navios e de 912 alterações unilaterais de prazos de entrega (*deadlines*) promovidas pela MSC Mediterranean Shipping Company, armadora pertencente ao mesmo grupo econômico da autora. Defendeu a incidência do art. 396 do Código Civil, sob o fundamento de que não incorre em mora o contratante quando o atraso advém de fato não imputável à sua conduta, salientando que a autora e o armador integram a mesma realidade empresarial, não podendo o grupo econômico lucrar com atrasos gerados por sua própria logística. Apontou comunicados da própria MSC reconhecendo que a transferência de navio configurava o fato gerador da armazenagem e assumindo a absorção de custos. Em caráter subsidiário, requereu a redução equitativa da cobrança com amparo nos arts. 412 e 413 do Código Civil, reputando a sobreestadia como cláusula penal manifestamente excessiva, além de deduzir pedido de condenação da autora às penalidades de litigância de má-fé.

A autora apresentou réplica.

Instada a se manifestar sobre os novos documentos trazidos com a réplica, a ré peticionou reiterando as suas teses defensivas.

Fundamentação

O processo comporta julgamento antecipado do mérito, nos exatos termos do art. 355, inciso I, do Código de Processo Civil, porquanto os elementos de convicção amealhados aos autos revelam-se suficientes para a apreciação das questões controvertidas, tornando desnecessária a produção de outras provas.

Afastamento das Preliminares Processuais

A preliminar de inépcia da petição inicial arguida pela ré não comporta acolhimento. A petição inicial preenche com exatidão todos os pressupostos exigidos pelos arts. 319 e 320 do Código de Processo Civil, contendo narrativa fática clara, causa de pedir perfeitamente compreensível e pedidos congruentes com os fundamentos expostos.

A indicação subsidiária de dispositivos atinentes ao contrato de depósito civil não macula a higidez formal da petição inicial, visto que a causa de pedir remota e próxima expõe de maneira nítida a prestação de serviços logísticos de estufagem e a pretensão de recebimento de valores decorrentes da permanência de contêineres nas instalações da autora além do período de gratuidade convencionado.

Outrossim, a autora instruiu a petição inicial com planilha de cálculo discriminando os valores cobrados por nota fiscal e por número de reserva de carga, permitindo à ré o pleno e irrestrito exercício do contraditório e da ampla defesa, tanto que a contestação impugnou detalhadamente cada uma das 92 operações discutidas.

Rejeita-se, pois, a preliminar de inépcia.

Da mesma forma, impõe-se a rejeição da preliminar de ilegitimidade passiva *ad causam* suscitada pela demandada.

A despeito de as 92 notas fiscais de serviço eletrônicas terem sido formalmente emitidas em face da pessoa jurídica estrangeira Louis Dreyfus Company Suisse S.A., verifica-se que a contratação, a coordenação logística e a administração de toda a rotina de estufagem, pesagem, liberação e transporte foram conduzidas de maneira direta, ostensiva e exclusiva pela empresa brasileira demandada, Louis Dreyfus Company Brasil S.A..

Com efeito, os elementos constantes dos autos revelam que as tratativas comerciais e operacionais sempre se desenvolveram com os prepostos da ré no Brasil, localizada no Porto de Santos e na Cidade de São Paulo, sendo a filial brasileira a responsável direta por receber as notas fiscais, conferir as operações, articular o carregamento nas usinas de açúcar fornecedoras e direcionar as cargas ao terminal da autora.

A alegação da ré de que figuraria como mera mandatária desprovida de responsabilidade material não resiste à evidência de que ambas as sociedades integram o mesmo conglomerado econômico global da marca Louis Dreyfus, apresentando-se perante o mercado e terceiros sob identidade institucional compartilhada, com compartilhamento de objetivos negociais e prepostos que transitam indistintamente nas comunicações e ordens de pagamento.

A circunstância de a sociedade nacional ter orientado a emissão formal das faturas contra a coligada suíça para viabilizar procedimentos

financeiros internos de centralização de pagamentos não tem o condão de desconstituir o liame obrigacional verificado na execução do contrato em território nacional. Em tais hipóteses, incide a teoria da aparência, autorizando a manutenção da empresa nacional no polo passivo da ação de cobrança promovida pelo prestador de serviços sediado no Brasil.

Mérito

A controvérsia dos autos consistem em decidir se a ré responde pelo pagamento de R\$ 981.519,00 a título de diárias excedentes de armazenagem de contêineres cheios de açúcar estufados no terminal logístico da autora.

Os pontos controvertidos são: primeiro, se a permanência dos equipamentos nas dependências da autora além do prazo de franquia contratual (*free time*) decorreu de conduta ou omissão imputável à ré; segundo, se o excesso de prazo foi causado por fatores operacionais atribuíveis à própria autora e à transportadora marítima integrante de seu grupo econômico; e terceiro, se a reprogramação sucessiva de escalas de navios e de prazos de recebimento de carga afasta a caracterização de mora da contratante.

A prova documental revela que a autora, atuando sob o nome comercial de MEDLOG, firmou com a ré propostas comerciais para a execução de pacote logístico de estufagem de contêineres (*crossdocking*) e respectiva armazenagem na unidade de Santos, no Bairro Alemoa.

Nos termos das referidas avenças, previa-se o fornecimento de contêineres de 20 pés para o acondicionamento de açúcar em sacaria de 50 kg, assegurando-se um período de gratuidade de 15 a 30 dias de *free time*, contado a partir da disponibilização do contêiner vazio, findo o qual seria cobrada a tarifa de R\$ 49,00 por dia e por unidade.

O exame detido dos registros operacionais anexados à defesa evidencia que a etapa atribuída à ré foi cumprida com presteza.

Com efeito, os dados de movimentação demonstram que, a partir da retirada física das unidades vazias nos depósitos indicados, o transporte rodoviário até o armazém da autora e a integral finalização da estufagem da sacaria consumiram em média apenas 3 dias. Em 95% do universo de contêineres envolvidos nas 92 operações faturadas, o tempo total despendido entre a coleta do equipamento vazio e o término do carregamento não ultrapassou 7 dias.

A retenção prolongada dos contêineres nas instalações do terminal logístico da autora ocorreu no período subsequente, compreendido entre a conclusão da estufagem e a liberação para o embarque portuário. Esse intervalo de espera, gerido sob a esfera de controle da autora e do transportador marítimo, atingiu média de 36 dias, alcançando lapsos de até 55 e 60 dias em determinadas reservas de carga.

A permanência dos contêineres nas dependências da autora resultou diretamente de 225 transferências de navios e de 912 alterações nos prazos limites para entrega das cargas (*deadlines*), todas implementadas unilateralmente pela armadora MSC Mediterranean Shipping Company em decorrência de expressas restrições operacionais.

Em 80 dos 92 *bookings* em cobrança, a causa exclusiva e documentada do atraso consistiu em sucessivas transferências de navios e cancelamentos de escalas (*omissions*) determinados pela transportadora marítima, sem nenhuma concorrência da ré.

Em outros 9 *bookings*, a substituição de navios foi promovida pela MSC com posterior solicitação de retificação documental secundária, ao passo que em 2 *bookings* houve constantes prorrogações de *deadline* no sistema portuário promovidas pelo próprio armador, restando apenas uma operação sem especificação de motivo.

Em diversas ocasiões, os contêineres estufados e prontos para embarque foram transferidos de uma embarcação inicial para outra e, semanas depois, transferidos novamente ou recolocados na programação original, ensejando um estado contínuo de espera forçada no pátio da autora.

Os comunicados eletrônicos emitidos pelo departamento de operações da armadora registram com clareza que as unidades cheias não puderam ter acesso ao terminal portuário de embarque em razão do descasamento de janelas e de alterações náuticas geradas exclusivamente pela programação dos navios .

Dessa forma, a análise do conjunto probatório revela que a ré disponibilizou a mercadoria e concluiu a estufagem no início do prazo livre, tendo a permanência física dos equipamentos nas dependências da autora perdurado por circunstâncias operacionais alheias à vontade ou à atividade da contratante.

Diante do quadro fático comprovado nos autos, a pretensão de cobrança de diárias excedentes de armazenagem afigura-se improcedente.

A tese sustentada pela autora na réplica, consubstanciada na alegação de que atuaria como pessoa jurídica autônoma, adstrita à prestação de serviços logísticos terrestres e estranha aos atos da armadora internacional MSC Mediterranean Shipping Company, sucumbe diante da realidade negocial delineada nos documentos que instruem a causa.

A autora MSC Mediterranean Logística Ltda. (MEDLOG) e a transportadora marítima MSC Mediterranean Shipping Company compõem o mesmo conglomerado econômico e atuaram de maneira consorciada em todas as etapas da relação jurídica controvertida.

O contrato de prestação de serviços logísticos anexado à petição inicial vincula a operação à utilização exclusiva da estrutura da armadora coligada, prevendo concessão diferenciada de prazo livre (*free time*) de 30 dias para contêineres da MSC, em oposição a apenas 15 dias concedidos para equipamentos de outros armadores.

A integração entre ambas é confirmada pelo fato de que as propostas comerciais foram emitidas com o timbre da MEDLOG, mas formalmente subscritas por representante da divisão de *commodities* da MSC Mediterranean Shipping do Brasil Ltda.

O direcionamento de ordens e instruções operacionais ocorria por meio de caixas postais corporativas compartilhadas sob o domínio institucional da MSC, cabendo ao setor de atendimento do armador prestar as informações relativas ao terminal de estufagem.

Nesse cenário de evidente entrelaçamento empresarial, a causa primária e eficiente que gerou a extrapolação do prazo de gratuidade da armazenagem foi a sequência ininterrupta de transferências de navios, rolagens de carga e adiamentos de escalas promovida pelo braço marítimo do mesmo grupo societário.

Não pode a autora se valer da fragmentação formal de pessoas jurídicas para imputar ao tomador do serviço os custos decorrentes de ineficiências geradas pelo próprio conglomerado ao qual pertence.

A verticalização da cadeia logística impõe também seus ônus.

A pretensão esbarra no preceito cogente encartado no art. 396 do Código Civil, segundo o qual não havendo fato ou omissão imputável ao devedor, não incorre este em mora. A mora pressupõe o atraso culposo no cumprimento de uma prestação.

Se a carga de açúcar foi entregue nas instalações da autora e estufada nos contêineres em prazo exíguo pela contratante, mas os equipamentos deixaram de ser embarcados porque o transportador marítimo coligado não disponibilizou os navios nas datas contratadas, impõe-se reconhecer a ausência de mora da ré.

O retardamento decorreu de contingências afetas à organização interna e aos interesses de tráfego do grupo econômico da credora.

Configura-se na hipótese a figura da mora do credor (*mora accipiens*), prevista no ordenamento civil, a qual transfere para a parte credora todos os riscos e ônus oriundos da conservação da coisa durante o período em que ela mesma deixou de praticar os atos necessários ao recebimento ou escoamento da prestação.

Exigir que a contratante remunere a permanência física de unidades que apenas aguardavam o navio reprogramado pela própria transportadora implicaria subverter as regras distributivas da responsabilidade contratual.

A cobrança pretendida atenta contra as cláusulas gerais da função social dos contratos e da boa-fé objetiva, consagradas nos arts. 113 e 422 do Código Civil, das quais decorre a vedação ao comportamento contraditório (*venire contra factum proprium*).

A conduta da autora caracteriza comportamento contraditório, no sentido de que a armadora coligada, por motivos operacionais e conveniência náutica, transferiu repetidamente as cargas e prorrogou os prazos de recebimento, gerando a imobilização dos contêineres no pátio de sua subsidiária logística; ato contínuo, a mesma estrutura empresarial pretende faturar essa imobilização forçada como serviço de armazenagem onerosa em face do cliente.

Permitir tal expediente, premiaria a contratada com receita extraordinária originada de seu próprio inadimplemento temporal.

O reconhecimento da impropriedade dessa cobrança foi manifestado por prepostos da própria armadora marítima MSC em diversas mensagens encaminhadas à ré.

Em pelo menos 15 comunicados formais de transferência de navio anexados aos autos, constou declaração textual de que os custos de armazenagem seriam absorvidos pela transportadora na hipótese em que a transferência da embarcação constituísse o fato gerador da permanência adicional.

Se a própria titular do transporte aquaviário assumiu que a transferência náutica era a causa geradora da guarda excedente e que o encargo financeiro competia ao grupo transportador, não se sustenta o ajuizamento posterior de ação de cobrança por sua empresa de apoio logístico.

Essa conclusão guarda harmonia com a disciplina regulatória do setor aquaviário.

A Resolução Normativa ANTAQ nº 112/2024, ao disciplinar os critérios para identificação do agente responsável pela armazenagem adicional nas instalações portuárias e retroportuárias, estabeleceu matriz de risco expressa dispondo que os atrasos de embarque decorrentes de omissão de escala, descasamento de janelas de atracação, corte de carga ou ajustes na gestão comercial competem com exclusividade ao transportador marítimo e à instalação portuária, eximindo o embarcador que entregou tempestivamente a sua mercadoria.

Por todos os ângulos de observação, resta configurado que as diárias excedentes cobradas pela autora se originaram de fatos imputáveis exclusivamente

à sua organização empresarial e à transportadora marítima que com ela atua em comunhão societária e operacional.

Não havendo mora do devedor e violada a lealdade contratual, impõe-se a rejeição integral dos pedidos condenatórios formulados na petição inicial, restando prejudicada a análise do pleito subsidiário de redução equitativa de cláusula penal.

Dispositivo

Ante o exposto, e considerando tudo mais que dos autos consta, **JULGO IMPROCEDENTES** os pedidos deduzidos na petição inicial por MSC MEDITERRANEAN LOGÍSTICA LTDA. em face de LOUIS DREYFUS COMPANY BRASIL S.A., e assim procedo com resolução do mérito, com fundamento no art. 487, inciso I, do Código de Processo Civil.

Em virtude da sucumbência integral, condeno a autora ao pagamento das custas e das despesas processuais, bem como dos honorários advocatícios sucumbenciais em favor dos patronos da ré, os quais fixo em 15% sobre o valor atualizado da causa, com amparo no art. 85, § 2º, do Código de Processo Civil, considerando o grau de zelo dos profissionais, o trabalho desempenhado e a relevância econômica da controvérsia.

Santos, 22 de setembro de 2026.

FREDERICO MESSIAS

Juiz de Direito

Documento eletrônico assinado por **FREDERICO DOS SANTOS MESSIAS, Juiz de Direito**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico https://eproc1g.tjsp.jus.br/eproc/externo_controlador.php?acao=consulta_autenticidade_documentos, mediante o preenchimento do código verificador **610019044176v3** e do código CRC **b178dcfe**.

Informações adicionais da assinatura:
Signatário (a): FREDERICO DOS SANTOS MESSIAS
Data e Hora: 22/09/2026, às 08:44:48

4000324-53.2026.8.26.0375