



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SANTOS
FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL
VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO
MARÍTIMO
PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190
Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

SENTENÇA

Processo Digital nº: **1009135-11.2025.8.26.0562**
 Classe - Assunto: **Procedimento Comum Cível - Créditos / Privilégios Marítimos**
 Requerente: **MSC MEDITERRANEAN SHIPPING DO BRASIL LTDA**
 Requerido: **Nova Era Silicon S/A**

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING DO BRASIL LTDA. ajuizou Ação de Cobrança em face de **NOVA ERA SILICON S/A.** A Autora, na qualidade de agente marítimo da empresa estrangeira **MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S/A**, foi contratada para realizar o transporte marítimo de mercadorias da Ré, com origem no porto de Santos/SP e destino ao porto de Mizushima, Japão. O transporte foi realizado ao amparo dos conhecimentos de embarque BL nº MEDUO339144 e MEDUO339169 (fls. 86/90 e 91/95), sendo as mercadorias acondicionadas nos contêineres identificados nas notas de débito e planilha de cálculo anexas (fls. 238/303). A Ré figurou como embarcadora/exportadora (shipper) em todas as operações. A Autora alega que, nos termos das confirmações de reserva (Booking Confirmation EBKG07907075 e EBKG07907076 – fls. 366/375 e 381/390), foi concedido à Ré um período de franquia (free time) de 17 dias para a unitização e entrega dos contêineres ao terminal portuário. Contudo, os contêineres foram entregues para embarque após o término do referido prazo, ensejando a cobrança da sobrestadia, conforme previsto na cláusula 21 dos contratos de transporte e nos termos registrados em cartório (fls. 64/74). A Autora pretende a condenação da Ré ao pagamento, em moeda nacional, do valor correspondente a USD 6.180,00.

A citação da Ré ocorreu por carta com aviso de recebimento, conforme certidão juntada aos autos (fls. 324).

A Ré apresentou contestação (fls. 325/339), reconhecendo a contratação do transporte marítimo e a retirada dos contêineres nos dias 29/02/2024 e 01/03/2024, conforme e-mails anexos (fls. 328). Alegou que o prazo de free time concedido foi de 14 dias, conforme proposta comercial (fls. 331), e que a contagem do referido prazo foi suspensa entre os dias 07/03/2024 e 15/03/2024, em razão de alterações sucessivas nos deadlines e na abertura do gate, atribuídas à própria Autora, conforme e-mails e registros



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

**PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190**

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

do site da transportadora (fls. 332/334). Sustentou que os contêineres foram entregues para embarque nos dias 19, 20 e 21/03/2024, dentro do prazo útil, e que, nos termos da Resolução ANTAQ nº 62/2021 e da Resolução nº 112/2024, o atraso no embarque por falha operacional do armador é de sua exclusiva responsabilidade, sendo indevida a cobrança da detenção.

A Autora apresentou réplica (fls. 442/460), reiterando os termos da inicial e refutando os argumentos da Ré. Alegou que o prazo de free time concedido foi de 17 dias, conforme Booking Confirmation e notas de débito (fls. 238/303) e que os contêineres foram entregues após o término do referido prazo. Sustentou que a abertura ou fechamento do gate é de responsabilidade exclusiva do terminal portuário, não podendo ser imputada ao transportador marítimo. Argumentou que as datas de embarque constantes nos documentos são meramente estimativas, não vinculativas, e que o contrato não prevê obrigação de embarque em data certa. Requereu, ao final, a procedência total dos pedidos.

Este é o relatório.

FUNDAMENTO E DECIDO.

A causa comporta julgamento antecipado porque a matéria é somente de direito e não há necessidade de produção de provas além daquelas constantes dos autos (art. 335, I, CPC). Como dito acima, trata-se de ação fundada na responsabilidade atribuída à Ré pelo pagamento das despesas derivadas do vencimento do free time.

Deste modo, ao julgar antecipadamente utilizo-me do poder de velar pela rápida solução do litígio, impedindo que “as partes exerçam a atividade probatória inutilmente ou com intenções protelatórias”, conforme leciona Vicente Greco Filho (Direito Processual Civil Brasileiro. Saraiva, 14ª edição, 1999, p 228).

Anoto, ainda, para os fins do art. 489, § 1º, IV, do Código de Processo Civil de 2015, não há outros argumentos deduzidos no processo capazes de, em tese, infirmar a conclusão adotada pelo julgador, e que não tenha sido considerados e devidamente valorados.

Incontroverso nos autos que os contêineres foram retirados nos dias 29/02/2024 e 01/03/2024 e entregues para embarque entre os dias 19/03/2024 e 21/03/2024.

Segundo a Autora o período livre restou ajustado em 17 dias, conforme as confirmações de reserva (Booking Confirmation EBKG07907075 e EBKG07907076 – fls. 366/375 e 381/390) e nas notas de débito e planilha de cálculo (fls. 238/303). A Ré



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

**PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190**

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

menção prazo inferior, mas isto pouco interfere para o desfecho, eis que o prazo mais longo favorece a Ré.

Assim, quando os cofres foram retirados era viável a devolução dentro do período de free time, que para a Autora terminaria entre os dias 16 e 17/03/2024 (considerando 17 dias) e pelos cálculos da Ré terminaria entre os dias 13 e 14/03/2024 (considerando 14 dias livres).

Ocorre que a data estimada para a chegada do navio sofreu alteração em 07/03/2024, quando a data de abertura do gate foi postergada para 11 de março e o dead line para 17 de março.

Em 11/03/2024, a Autora novamente ajustou as datas, mudando para 13/03/2024 a data de abertura do gate para entrega dos contêineres no terminal portuário e de dead line para carga para 15/03/2024.

As alterações se seguiram até que em 15/03/2024, ficou ajustado como dead line para carga 22/03/2024 e a data de abertura do gate para entrega dos contêineres para 19/03/2024.

A Ré sustenta que a contagem do prazo do free time de 14 dias restou suspensa entre 07/03/2024 e 15/03/2024 (primeira e última data de alteração da estimativa de chegada do navio). Ao passo que a Autora afirma que o free time se esgotou entre os dias 16/03/2024 e 17/03/2024, tomando o prazo de 17 dias livres.

As partes divergem sobre a responsabilidade pelas despesas de detention. A Autora atribui à Ré o descumprimento do prazo para a entrega dos cofres estufados. A Ré, de outro lado, sustenta que as alterações da data de chegada do navio, causaram a postergação da data de entrada dos cofres, consequentemente, o vencimento do prazo livre.

Lembro que a operação de exportação é complexa, envolvendo diversos agentes, que atuam nas mais variadas atividades: logística, liberação de documentação, armazenagem etc., de sorte que os pedidos, acordos, reservas e prazos são informados às diversas pessoas que atuam na cadeia, o que exige a documentação do fato, tornando a complementação da prova desnecessária, visto que incumbe às partes apresentar as provas dos fatos constitutivos, modificativos e impeditivos com o pedido inicial ou com a defesa.

É incontroverso que o Terminal não abriu as janelas ou “gates” na data estimada inicialmente, visto que a data de chegada do navio mudou ao longo do período, atrasando. Noutros termos, é fato certo que o navio previsto não atracou na data estimada.

De outro lado, a retirada dos cofres foi amparada pelas datas previstas nos Bookings, bem como nas informações disponibilizadas pela Autora em seu sítio eletrônico



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

**PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190**

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

(fls. 329).

Na exportação, o exportador, por meio da transportadora contratada, retira o container vazio no Depot para que seja estufado e posteriormente embarcado ao exterior. A entrega deve ser efetuada dentro do prazo especificado deadline, sob pena do embarque ser postergado para o próximo navio, diretamente ao Terminal indicado pelo armador.

É importante destacar que a relação do Terminal é com o Armador, pois é este quem contrata o terminal, indicando o local em que atracará. Assim, compete ao Terminal disponibilizar "janelas" para entrega dos cofres para embarque.

No caso, o Terminal de contêineres que receberia os cofres estufados com destino ao exterior, cuja indicação é de responsabilidade do armador, não abriu as "janelas" para receber os cofres objeto destes autos, pois a data de atracação do navio mudou, atrasando diversas vezes.

A alteração da data é incontroversa e está comprovada. Assim, na hipótese dos autos a Requerida não retirou os cofres de modo antecipado, mas dentro da perspectiva existente na data da retirada, de modo que a alteração do navio e da data de entrega dos cofres estufados não pode resultar na cobrança de detenção.

Há resolução da ANTAQ dispondo que a cobrança de sobrestadia será suspensa em decorrência de "fato imputável diretamente ao próprio transportador marítimo, ao proprietário do contêiner, ou ao depósito de contêineres (depot)." (art. 21, §2º, I da RESOLUÇÃO ANTAQ nº 62, de 30 de novembro 2021).

A RESOLUÇÃO ANTAQ nº 62, de 30 de novembro 2021, em seu art. 15 preceitua: "É vedada a cobrança ao usuário ou embarcador das despesas pela armazenagem adicional e outros serviços prestados em decorrência do não embarque das cargas no prazo previamente programado, salvo se aquele lhe der causa". Logo, a cobrança do embarcador é vedada quando o não embarque da carga não decorre de ação/omissão própria.

Dito de outra forma, não incumbe a Ré suportar os ônus decorrentes da modificação da programação do navio, comunicada a destempo pela Autora. Ressalto que o desfecho seria diverso se a alteração da programação do navio fosse comunicada à Requerida ANTES da retirada dos cofres ou caso a Requerida retirasse os cofres de forma muito antecipada, considerando o período livre oferecido de 17 dias, a quantidade de cofres e a data estimada para a atracação.

Ressalto que em recente julgado a ANTAQ ponderou: "Desperta atenção a incidência da cobrança da sobrestadia por questões decorrentes da gestão do próprio transportador marítimo, vez que este é o principal responsável pela logística do transporte port-to-port, a qual inclui a etapa de operação da carga pelo terminal portuário, que



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SANTOS
FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL
VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO
MARÍTIMO
PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190
Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

começa, por óbvio, pelo recebimento da carga, sendo certo que o transportador deve garantir condições adequadas para o cumprimento dos prazos acordados com os usuários. 57. Significa dizer que **o terminal designado pelo transportador para o recebimento da carga é etapa constante do seu planejamento e constitui logística essencial para o efetivo transporte da carga, não havendo qualquer sentido em responsabilizar o usuário se esta falha decorre de situações sob ingerência do próprio transportador. Assim sendo, seria o mesmo que admitir que o transportador se locuplete da sua própria ineficiência, ao que julgo inconcebível.**” (destquei – Relatoria Flávia Moraes Lopes Takafashi, Processo: 50300.014940/2024-55, Acórdão nº 521/2025-ANTAQ, J 05/08/2025).

Assim, a ANTAQ decidiu que “(...) Não há incidência de sobrestadia quando a utilização do contêiner, por período superior ao prazo de livre estadia, decorra de ato, omissão ou falhas de logística sob responsabilidade do transportador, do terminal por ele indicado, ou do depósito de vazios, ou ainda de evento alocado ao risco dessas partes; c) Verificada qualquer hipótese do item anterior, **a contagem da sobrestadia fica suspensa, mesmo que já iniciada, a partir da data em que o usuário comprovar a primeira tentativa frustrada de entrega ou devolução do contêiner**, permanecendo suspensa até que o transportador disponibilize condição efetiva para o seu recebimento” (dispositivo do julgado acima).

Portanto, promovida a suspensão da detenção no período entre a primeira alteração do ETA e a última, não restou vencido o período livre oferecido pela Autora de 17 dias.

Ante o exposto, JULGO IMPROCEDENTE o pedido, extinguindo o processo com resolução do mérito (art. 487, inciso I, do Código de Processo Civil). Pelo princípio da causalidade, arcará a Autora com o pagamento das custas, despesas processuais e honorários advocatícios, que fixo em 10% do valor da causa.

Ficam as partes advertidas, desde logo, que a oposição de embargos de declaração fora das hipóteses legais e/ou com postulação meramente infringente lhes sujeitará à imposição da multa prevista pelo artigo 1026, §2º, do Código de Processo Civil.

P. I.

Santos, 26 de agosto de 2025.

Juiz(a) de Direito: Dr(a). **Rejane Rodrigues Lage**

DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE NOS TERMOS DA LEI 11.419/2006, CONFORME IMPRESSÃO À MARGEM DIREITA