



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: **1000018-11.2024.8.26.0536**
 Classe - Assunto: **Procedimento Comum Cível - Liminar**
 Requerente: **Ecoporto Santos S.a. e outro**
 Requerido: **Brasil Terminal Portuário - Btp**

Juiz(a) de Direito: Dr(a). **Frederico dos Santos Messias**

Vistos.

1- Do relatório.

Trata-se de Ação Declaratória em que a autora, sustenta, em síntese, que, no que interessa ao caso dos autos, exerce atividade de armazenagem alfandegada de contêineres em operações de importação. Afirma que os serviços de movimentação lateral em operações de descarga são pagos pelos Armadores à ré por meio da THC/capatazia, prevista no art. 40, par. 1º, inc. I, da Lei 12.815/2013. Diz que a empresa ré criou a cobrança do que chamou de THC3, visando contornar a proibição de cobrança do que chamou de THC2, porém não implementou a sua cobrança, mas, sem qualquer notificação, passou a cobrar pelo serviço, sob pena de não liberação dos contêineres. Afirma, assim, a ilegalidade da cobrança pelos seguintes pontos: 1) valor já coberto no escopo do THC; 2) tentativa de burla da proibição de cobrança do que chamou de THC2; 3) ausência de contrato entre autora e ré; 4) criação artificial de demora logística para prejudicar os interesses da autora; e 5) ausência de notificação prévia quanto ao início da cobrança. Pede, ao final, a declaração de inexigibilidade da obrigação.



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

A pretensão foi veiculada, inicialmente, como tutela provisória de urgência cautelar, de natureza antecedente (fls. 01/08), tendo sido concedida em sede de plantão judicial (fls. 55/56), mantida em pedido de reconsideração já neste Juízo Especializado (fls. 61).

Decisão inicial (fls. 61).

Posteriormente, diante de fato novo, a autora foi intimada para manifestação nos termos dos artigos 9 e 10, do CPC (fls. 348/349), tendo sido afastada a conexão entre ações (fls. 348/349) e cassada a decisão que concedeu a tutela provisória de urgência (fls. 599/604).

Manifestação da ANTAQ como Amicus Curiae (fls. 189/190 e 613/615).

A autora apresentou sua pretensão em caráter principal (fls. 353/367).

A ré, regularmente intimada, contestou a pretensão principal (fls. 698/740), aduzindo, em síntese, com a legalidade da cobrança.

Houve Réplica (fls. 1433/1455).

Foi designada audiência para oitiva de especialistas do setor, indicados pelo Juízo e pelas Partes (fls. 1487), com o objetivo de subsidiar o melhor julgamento do mérito da pretensão, a ser realizada nos autos do processo 100304-23.2023.8.26.0536.

Audiência (fls. 1502).



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

A instrução processual foi declarada encerrada (fls. 1503) e as Partes apresentaram suas Alegações Finais (fls. 1515/1525 – ECOPORTO; fls. 1526/1555 – BTP). Com a juntada de documentos pela BTP, foi aberta a vista para a ECOPORTO que ofertou manifestação (fls. 1652/1660).

É a síntese necessária.

2- Da controvérsia em julgamento.

A controvérsia a ser decidida consiste em analisar a validade ou não da cobrança do serviço conhecido como "Guarda Provisória" (GP), no regime da importação, na hipótese em que o contêiner permanece na área do terminal portuário (molhado), mas tendo como destino o terminal retroportuário (seco).

3- Da fundamentação.

3.1 – Do regime empresarial a nortear a análise e interpretação da relação jurídica existente entre as partes.

De largada, para exata delimitação do norte interpretativo da relação jurídica, no caso em análise, não se verifica a situação de vulnerabilidade de nenhuma das partes envolvidas no negócio.

Ambas são empresas de grande porte e com atuação destacada no setor do comércio marítimo internacional, cada qual em sua respectiva área de atuação.

Aplica-se ao caso, portanto, as regras contidas nos Artigos 421, § Único, 421-A, *caput*, e incisos II e III, todos do Código Civil, decorrentes justamente da denominada Lei de Liberdade Econômica.



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

É equivocada a pretensão de buscar a proteção do Poder Judiciário para supostamente equilibrar o que já está equilibrado. A interferência do Poder Judiciário na relação empresarial somente viria para promover o seu desequilíbrio, alterando as suas condições, que foram livremente assumidas pelas Partes.

O impacto da intervenção, por certo, não ficaria restrito às partes, espalhando-se com potencial para atingir terceiros, bastando para essa conclusão verificar que eventual decisão poderá vir a modificar o equilíbrio econômico/financeiro do próprio regime de concessão existente entre o terminal e o Poder Público.

Nesse sentido, confira-se na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, a Ementa de julgado que, de forma expressa, afirma que, nos contratos empresariais, impõe-se modo de interpretar específico, atento o intérprete com a paridade e a simetria das posições contratuais:

"RECURSO ESPECIAL. CIVIL. LOCAÇÃO DE ESPAÇO EM SHOPPING CENTER. EXECUÇÃO. HONORÁRIOS CONTRATUAIS. REPASSE AO LOCATÁRIO. CLÁUSULA CONTRATUAL. POSSIBILIDADE. 1- Recurso especial interposto em 5/7/2020 e concluso ao gabinete em 18/5/2021. 2- O propósito recursal consiste em dizer se: a) estaria caracterizada negativa de prestação jurisdicional; e b) é lícito, por meio de cláusula contratual inserta em contrato de locação de espaço em shopping center, o repasse ao locatário do dever de arcar com os honorários advocatícios convencionais. 3- Na hipótese em exame é de ser afastada a existência de omissões no acórdão recorrido, à consideração de que as matérias impugnadas foram enfrentadas de forma objetiva e fundamentada no julgamento do recurso, naquilo que o Tribunal a quo entendeu pertinente à solução da controvérsia. 4- **Nos contratos empresariais deve ser conferido especial prestígio aos princípios da liberdade contratual e do pacta sunt servanda, reconhecendo-se neles verdadeira presunção de simetria e**



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

paridade entre os contraentes, sendo imprescindível observar e respeitar a alocação de riscos definida pelas partes. 5- Na hipótese dos autos, infere-se do exame da cláusula em apreço - transcrita no acórdão recorrido - que a fixação do valor dos honorários contratuais não ficou sequer ao arbítrio do locador, porquanto o montante foi fixado em porcentagem sobre o valor total da dívida. 6- Desse modo, tendo em vista que os honorários advocatícios contratuais não se confundem com os honorários sucumbenciais e que o contrato de locação de espaço em shopping center representa verdadeiro contrato empresarial celebrado entre agentes econômicos que se presumem ativos e probos, inexistindo, na hipótese dos autos, elementos que justifiquem a intromissão do Poder Judiciário no negócio firmado, deve ser considerada válida e eficaz a cláusula contratual em apreço, que transfere custos do locador ao locatário, impondo a este o dever de arcar com os honorários contratuais previamente estipulados. 7- Recurso especial provido." (Resp nº 1.910.582/PR, relatora Ministra Nancy Andriighi, Terceira Turma, julgado em 17/8/2021, Dje de 20/8/2021 - grifou-se).

3.2 - Distinção entre *Terminal Handling Charge* (THC), Serviço de Segregação e Entrega (SSE) e Guarda Provisória (GP).

THC, SSE e GP são cobranças distintas, com origem em fatos geradores diversos na movimentação portuária.

THC, na importação, é o valor cobrado pelo serviço de movimentação do contêiner entre o costado da embarcação até a sua colocação na pilha comum do terminal portuário.

O SSE, na importação, é a cobrança pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha comum no pátio e o portão do terminal portuário, pelo gerenciamento de riscos de cargas perigosas, pelo cadastramento de empresas ou



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

pessoas, pela permanência de veículos para retirada, pela liberação de documentos ou circulação de prepostos, pela remoção da carga da pilha na ordem ou na disposição em que se encontra e pelo posicionamento da carga no veículo do importador ou do seu representante.

As definições constam da Resolução ANTAQ 72/22.

É equivocado pretender afirmar que o SSE estaria incluído no THC, o que resultou na errônea indicação do SSE como se THC2 fosse, na medida em que o THC, na importação, contempla apenas os serviços portuários do desembarque até a primeira colocação da pilha de contêineres (pilha comum).

Na sistemática atual da operação portuária, do alto volume na movimentação da carga containerizada, a descarga do navio, a cada dia, exige maior agilidade, o que somente se viabiliza com a sua retirada do interior do navio e imediata colocação na pilha comum (THC), para, se o caso, posterior segregação e entrega (SSE) para outro terminal, no caso, retroportuário.

GP, na importação, hipótese dos autos, está autorizada na Resolução 72/22 e Resolução 109/23, ambas da ANTAQ, de modo que, em relação às cargas em regime de trânsito aduaneiro, está expressamente definida a possibilidade de prestação de serviços de armazenagem, guarda, pesagem, transporte interno e manuseio para realização de vistoria, consolidação e desconsolidação de contêineres e outros serviços vinculados ou decorrentes da permanência das cargas em suas instalações, mediante condições e remuneração livremente negociadas ou divulgadas em tabela de preços previamente acessível ao interessado.

Aliás, conforme consignei na decisão de fls. 599/604, ao destacar a distinção entre SSE e GP, "... o que, ademais, aos *players* do mercado, não é desconhecido,



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

afeitos que estão com o acompanhamento *in loco* do trânsito das cargas desde o desembarque até o destinatário final... ".

Estabelecida como premissa que são movimentações distintas da operação portuária, cada qual com fato gerador próprio, a justificar a cobrança de valores diversos, descabe fazer qualquer análise sobre decisões do Egrégio Tribunal de Contas da União (TCU) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), a respeito da suspensão da cobrança do SSE, pois, como afirmado, aqui se cobra GP e não SSE.

Ademais, a própria natureza da GP, que é de custódia da carga não se confunde com a natureza do THC e do SSE, que são de movimentações dessa mesma carga na área do Terminal Portuário.

Assim, enquanto a GP remunera a responsabilidade pelo depósito da carga no pátio do terminal molhado, o THC e o SSE remuneram serviços de movimentação da carga, o primeiro, do costado do navio até a pilha comum e, o segundo, da pilha comum até a área pátio para entrega ao terminal retroportuário.

Importante, ainda, destacar que a GP está incluída no THC *apenas no regime da exportação*, conforme previsão expressa do Artigo 2º, inciso X, da Resolução ANTAQ 72/22, e, na hipótese dos autos, conforme afirmado na delimitação da controvérsia em julgamento, o regime é o da importação.

3.3- Responsabilidade do depositário (Terminal Portuário) pelas cargas confiadas ao depósito.

No regime da importação, com a atracação do navio no cais do terminal molhado, implementa-se a operação de descarga dos contêineres, com a colocação



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

na chamada pilha comum. Após, os contêineres com destino ao terminal seco (retroportuário), são segregados para a entrega em outro local do terminal, e ali permanecem depositados até a efetiva saída.

A permanência da carga no pátio do Terminal Portuário (molhado), ainda que por breve período e sem contratação expressa nesse sentido, gera para esse terminal a condição de depositário, a impor os deveres de guarda, conservação e diligência, a atrair o regime dos Artigos 647 e 651, ambos do Código Civil.

Nesse sentido, para exata compreensão, confira-se o texto da lei: "Art. 647. É depósito necessário: I - o que se faz em desempenho de obrigação legal; Art. 651. O depósito necessário não se presume gratuito".

Portanto, o depósito necessário, aqui decorrente de obrigação legal, não se presume gratuito, não sendo demasiado lembrar que, no caso dos autos, para além do texto exposto da lei, a própria Agência Reguladora autoriza a cobrança da GP.

Em singela constatação da responsabilidade do terminal portuário molhado, que emerge da sua condição de depositário, qualquer sinistro havido no período em que o contêiner estiver depositado sob a sua responsabilidade, implicará para ele o dever de indenizar, ainda que o mantenha em local próprio apenas para fins de transferência para outro terminal seco, sendo lícita, pois, a cobrança pela prestação desse serviço que, no regime portuário, é a GP.

3.4- Tabela de Preços.

As Tabelas de Preços dos terminais portuários estão acessíveis aos interessados, em geral, em sítios da rede mundial de computadores, não sendo razoável imaginar, porque do que ordinariamente acontece, que, no auge da era da



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

virtualização das atividades, se possa trazer como fundamento de defesa o desconhecimento do seu conteúdo.

A sistemática implementada pela existência de Tabela de Preços está posta como necessidade para agilizar as operações, o que, em última análise, não beneficia apenas o Terminal Portuário molhado, mas o próprio Terminal Retroportuário seco, que, com isso, está apto a receber mais cargas.

O serviço de GP está devidamente descrito no sítio da internet da ré em seu item 6.40, da Tabela de Preços, como sendo o período de 48 horas em que as cargas com solicitação de transferência deferida pela Alfândega através do sistema DT-E ou por processo específico permanecem segregadas em área específica, sob a guarda do terminal portuário, sendo este operador portuário responsável na condição de depositário transitório, pela guarda e conservação das mercadorias, obrigando-se perante a Fazenda Nacional pelos tributos, multas e outros ônus, decorrentes de avaria ou extravio de mercadorias, inclusive no caso de ter recebidos unidades de cargas ou volumes sem ressalva ou protesto, e nos danos causados em operações de carga e descarga por seus prepostos.

Aqui cabe retroceder novamente à decisão de fls. 599/604, oportunidade em que deixei expresso que, no tocante à alegada novidade da cobrança, houve a "*... a devida comunicação ao mercado, observada a devida antecedência, conforme consta do PROCESSO SEI 5030.02145/2023-57...*", conforme informado no Parecer Técnico da ANTAQ.

3.5- O direito de retenção da carga como forma de exigir o pagamento.

A retenção da carga para o recebimento do valor devido à título de GP não se revela, ao meu sentir, ilícita.



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

Primeiro, porque a Resolução 109/23, da ANTAQ, em seu artigo 8o, inciso V, prevê esta possibilidade, entregando às Tabelas de Preços dos terminais as normas gerais da sua aplicação.

Além disso, a autotutela não é instituto desconhecido no direito brasileiro.

Veja-se os seguintes casos tratados no Código Civil: legítima defesa e o estado de necessidade (Código Civil, art. 18), legítima defesa e desforço imediato na proteção possessória (Código Civil, art. 1.210, § 1º), autotutela de urgência nas obrigações de fazer ou não fazer (Código Civil, art. 249 § único e art. 251, § único), direito de retenção de bens (Código Civil, arts. 578, 64, 1.219, 1.43, I, 1.434), entre outros.

E, na hipótese especial da autotutela decorrente do direito de retenção de bens como meio de exigir pagamento, inexistente diferença na razão jurídica que inspira o instituto com a situação de fato descrita nestes autos.

A retenção, nos termos da lei civil, existe como forma de garantia do pagamento de obrigação validamente assumida e aceita pelo interessado.

O fato de não haver previsão específica em lei para a situação dos autos se justifica porquanto a norma é repetição de anterior previsão já contida no Código Civil de 1916, quando não se concebia o transporte marítimo de carga containerizada com a pujança dos dias atuais.

No caso, não se trata de interpretação do texto legal para criar hipótese de retenção não prevista em lei, mas de incluir, em previsão já existente, situação de fato que a ela se amolda, pois, na abstração da lei, ao legislador não era dado



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

regular situação que, quando da sua previsão, não havia razão para fazê-lo.

Não há diferença na razão jurídica que autoriza a retenção de bens dos Artigos 578, 64, 1.219, 1.43, I, e 1.434, do Código Civil, e a retenção do contêiner pelo não pagamento da GP que decorre do depósito necessário.

Afora isso, confira-se a previsão expressa do Artigo 644, do Código Civil, que autoriza o depositário a reter o depósito até que se lhe pague a retribuição devida, o líquido valor das despesas, ou dos prejuízos a que se refere o artigo anterior, provando imediatamente esses prejuízos ou essas despesas.

3.6- Da responsabilidade pelo prazo de 48 horas para liberação da carga que faz nascer a condição de depositário e autoriza a cobrança da GP.

Primeiramente, cabe afirmar que é absolutamente impensável, para suavizar a expressão, a ideia da tese da entrega direta da carga, própria de uma logística portuária ultrapassada, em que o próprio navio, muitas das vezes, possuía seu próprio guindaste e o caminhão adentrava até a área do costado para receber o contêiner e transporta-lo ao seu destino.

Se nesse cenário de logística ultrapassada a produtividade era, em média, 06 (seis) contêineres por hora, atualmente, movimentam-se, também em média, 79 (setenta e nove) contêineres por hora, com projeção para 128 (cento e vinte e oito).

Na audiência pública (fls. 1502), o cenário de caos decorrente da aplicação da tese de entrega direta de contêineres ficou evidente.

A título de exemplo, haveria um incremento impensável no número de carretas no interior do terminal, impactando sobremaneira no tempo de



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

permanência do navio no berço, além de todo o impacto para o Município em que situado o porto, que haveria de suportar os caminhões em seu viário.

A tese do caos implicaria em prejuízo para todos os *players* do setor.

Para a eficiência logística, a GP não é uma opção é uma necessidade!

Também convém lembrar que, no sistema brasileiro, no regime da importação, impõe-se à carga o seu controle aduaneiro, obrigando que permaneça sob a custódia (armazenagem) do Terminal Portuário (molhado), até que, liberada, possa seguir seu destino ao Terminal Retroportuário (seco).

Nesse contexto, a permanência da carga por até 48 horas, segregada no pátio para entrega ao Terminal Retroportuário, não é uma criação artificial do Terminal Portuário (molhado), mas uma imposição logística do próprio regime da importação, regime este, aliás, mais do que conhecido das empresas que atuam no setor, inclusive a Autora, um grande *player* desse mercado.

A vingar a tese da Autora, apenas a título de argumentação, a não cobrança da GP, das cargas segregadas no pátio para entrega ao Terminal Retroportuário, resultaria na inexplicável situação jurídico/empresarial em que, cargas armazenadas para permanência no próprio terminal molhado, começam a pagar pela armazenagem logo após o desembarque, enquanto que as cargas destinadas para a entrega ao terminal seco estariam dispensadas do pagamento nas 48 horas em que ficam aguardando a necessária logística da entrega.

Portanto, o tempo de permanência da carga pelo prazo de até 48 horas não é, repito, uma imposição artificial do Terminal Portuário, mas uma exigência inerente à própria logística do regime de importação, sem a qual, talvez, o



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

computador em que produzida esta sentença, não estivesse ao alcance deste Magistrado ou, se estivesse, estaria por um preço absolutamente impraticável para a grande maioria dos consumidores brasileiros.

4- Da solução do caso concreto.

Diante da fundamentação apresentada, a solução do caso concreto é no sentido de declarar a validade da cobrança da Guarda Provisória (GP), no regime da importação, implementada pelo Terminal Portuário, quando assume a condição de depositário da carga até a sua efetiva entrega ao Terminal Retroportuário, podendo exercer o direito de retenção para fins de pagamento.

Para fins do Artigo 489, §1o, inciso IV e 1022, § Único, inciso II, ambos do Código de Processo Civil, consideram-se enfrentados todos os argumentos deduzidos no processo capazes de, em tese, infirmar a conclusão adotada pelo julgador, reputando-se prequestionadas as matérias trazidas ao julgamento.

5- Do dispositivo.

Pelo exposto e pelo que mais dos autos consta, com fundamento no Artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil, JULGO IMPROCEDENTE o pedido.

A autora sucumbente arcará com as custas, despesas processuais e honorários advocatícios que arbitro em 15% sobre o valor atualizado da causa.

P.I. Santos, 18 de junho de 2024.

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