



**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: **1000206-02.2024.8.26.0375**  
 Classe - Assunto: **Procedimento Comum Cível - Transporte de Coisas**  
 Requerente: **RS Trade Comercial Exportadora Agrícola Eireli**  
 Requerido: **CMA CGM do Brasil Agência Marítima LTDA**

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

**Ementa:** DIREITO CIVIL. AÇÃO DECLARATÓRIA DE INEXIGIBILIDADE DE DÉBITOS. RECONVENÇÃO. LEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE MARÍTIMO INTEGRANTE DO MESMO GRUPO ECONÔMICO DO ARMADOR. RESPONSABILIDADE CONCORRENTE DO EXPORTADOR E DO ARMADOR. INEXIGIBILIDADE PARCIAL DOS VALORES COBRADOS A TÍTULO DE DETENTION. ARTIGO 945 CC. PEDIDOS PROCEDENTES EM PARTE.

**I. Caso em exame**

- 1) Trata-se de Ação Declaratória de Inexigibilidade de Débitos em que a parte autora busca declarar inexigível o valor de USD 8.025,00, referente a Detention, alegando que o atraso na entrega dos contêineres foi causado pela incapacidade do terminal indicado pela requerida.
- 2) A requerida apresentou contestação, alegando ilegitimidade passiva e que não houve ato omissivo que gerasse o atraso. Em reconvenção, a ré solicita o pagamento do valor de USD 8.025,00, a título de Detention.
- 3) A parte autora apresentou réplica e contestação à reconvenção, argumentando que tentou efetuar a entrega, mas o terminal não estava capacitado.

**II. Questão em discussão**

- 4) A controvérsia reside em: (i) a legitimidade passiva do Agente Marítimo; e (ii) a responsabilidade do transportador pela escolha do terminal incapaz de receber os contêineres dentro do free-time, gerando a Detention.

**III. Razões de decidir**

- 5) O Agente Marítimo, como mandatário do armador, não é normalmente responsabilizado por atos praticados no exercício do mandato, salvo, como na hipótese dos autos, em que integra o mesmo Grupo Econômico do Armador.
- 6) A responsabilidade deve ser considerada concorrente, levando em conta a escolha do Porto de Paranaguá, que possui um único terminal, e a opção do exportador em utilizá-lo, configurando causalidade concorrente conforme o art. 945 do CC.



**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**

**IV. Dispositivo e tese**

- 7) JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE o pedido principal para DECLARAR a responsabilidade concorrente das partes e a inexigibilidade de metade dos valores cobrados a título de Detention. JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE o pedido reconvenicional para DECLARAR a responsabilidade concorrente das partes e CONDENAR ao pagamento de metade dos valores cobrados a título de Detention.
- 8) Tese de julgamento: “1. A responsabilidade é concorrente entre o exportador e o armador fundada na escolha do local da exportação e do terminal, conforme artigo 945, CC. 2. A inexigibilidade é parcial, referente à metade dos valores cobrados a título de Detention.”

**Legislação e Jurisprudência Relevantes Citadas:**

- **Legislação:** CC, arts. 265, 663 e 945.
- **Jurisprudência:** TJSP, Apelação Cível 1023510-27.2019.8.26.0562, Relator Paulo Pastore Filho, 17ª Câmara de Direito Privado, j. 18/08/2021.

**Vistos.**

**1- Do Relatório.**

Trata-se de Ação Declaratória de Inexigibilidade de Débitos em que a parte autora aduz em síntese, que contratou a INTERTRANS DO BRASIL, na qualidade de agente de carga, objetivando a exportação de suas mercadorias, tendo esta fechado o Booking com a **CMA CGM do Brasil Agência Marítima LTDA**, pois era o armador que melhor atendia a demanda (reserva nº SSZ1477735). Esclarece que o container deveria ser entregue no terminal de embarque até a data máxima de 14.06.2024, sendo que esta reserva tinha o *free time* de 14 dias. Em 10.06.2024, os contêineres AMFU3252416, TRHU2446310 e CMAU1202320 estavam ovados e prontos para serem entregues no terminal indicado pela ora requerida. Contratou, então, a empresa ERS TRANSPORTES E LOGÍSTICA para o transporte e agendamento com o terminal para entrega dos contêineres, tendo este demonstrado não existir, no sistema do terminal contratado pela requerida, "janela disponível (Gate)" nos dias 11, 12, 13 e 14 de junho de 2024.



**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**

Esclarece que o terminal indicado pela requerida para receber os contêineres, se mostrou incapaz de fazê-lo dentro do período de *free time*, somente disponibilizando "Gate" em 27 e 28 de junho de 2024, quando as mercadorias foram entregues ao terminal, aguardando a fumigação, que só ocorreu em 15 de julho de 2024. Assim, somente em 31 de julho de 2024 ocorreu o embarque dos contêineres no navio CMA CGM MERCANTOUR, da requerida – partindo de Paranaguá-PR para Lafito-Haiti (conhecimento marítimo nº SSZ1477735). Destarte os fatos narrados, a requerida faturou e deseja cobrar a *Detention*. Requer que seja declarado inexigível o valor de USD 8.025,00, referente a *Detention* do período a que não deu causa ao atraso. Juntou documentos.

Citada (fls. 105), a ré apresentou contestação/reconvenção (fls. 106/124) alegando, em preliminar, ilegitimidade passiva, pois é mera agência marítima do armador CMA CGM SOCIÉTÉ ANONYME, não tendo celebrado contrato de transporte já que não é transportadora. Em sua defesa de mérito, alega que a autora afirma que os problemas ocorreram em razão da indisponibilidade de janelas pelo terminal TCP e de falta de disponibilidade das unidades para fumigação, no próprio TCP, e, de acordo com Resolução 62 da ANTAQ, art. 21, §2ª, I, a contagem de *free time* só é suspensa quando decorrente de fato imputável diretamente ao transportador marítimo, não tendo a requerida meios de interferir na operação do terminal. Diz, ainda, que a autora não demonstrou qualquer ato omissivo ou comissivo da requerida capaz de lhe imputar o atraso gerador da *Detention*. Pede a improcedência do pedido.

Em Reconvenção, a ré-reconvinte, alega que as partes celebraram um contrato de transporte marítimo de mercadoria, sendo a carga acondicionada nos contêineres AMFU3252416, CMAU1202320 e TRHU2446310, fornecidos pela re-reconvinte, embarcadas em Santos, com destino ao exterior. Alega que isso ocorreu em 27 julho de 2024, sendo desta forma devedora do valor de US\$



**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**

8.025,00 (oito mil e vinte e cinco dólares americanos), a título de sobre-estadia (*Detention*) e de *Load on board full*. Que a autora-reconvinda assumiu a obrigação de pagar pelos dias excedentes, com base nos valores e prazos estabelecidos pelos Termos do Conhecimento, quando de sua Confirmação de Reserva. Requer a procedência do pedido reconvençional condenando a autora-reconvinda ao pagamento da importância de US\$ 8.025,00. Juntou documentos.

Aparte autora-reconvinda, apresentou Réplica e Contestação à Reconvenção (fls. 198/208), e aduziu, em breves linhas, não haver gerado a sobre-estadia dos contêineres AMFU3252416, CMAU1202320 e TRHU2446310, pois a ré-reconvinte indicou o terminal para que fosse entregue as unidades de carga e a ré-reconvinda tentou efetuar a entrega, porém o terminal contratado pela ré-reconvinte, não estava capacitado para recebe-los. Requer a improcedência da reconvenção.

Réplica da Contestação à Reconvenção (fls. 213/217).

É a síntese necessária. **FUNDAMENTO E DECIDO.**

## **2- Do Julgamento Antecipado.**

O processo comporta julgamento imediato nos termos do artigo 330, inciso I, do Código de Processo Civil.

Não é pelo trâmite do processo que se caracteriza o julgamento antecipado. Nem por ser a matéria exclusivamente de direito; ou, mesmo de fato e de direito; e até em razão da revelia. É a partir da análise da causa que o Juiz verifica o cabimento. Se devidamente instruída e dando-lhe condições para amoldar a situação do artigo 330 do CPC, ou do parágrafo único do art. 740 do CPC, é uma



**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**

inutilidade deixa-lo para o final de dilação probatória inútil e despicienda (RT 624/95).

Registre-se, também, que já decidiu o Supremo Tribunal Federal que a necessidade da produção de prova há que ficar evidenciada para que o julgamento antecipado da lide implique em cerceamento de defesa. A antecipação é legítima se os aspectos decisivos estão suficientemente líquidos para embasar o convencimento do magistrado (RE 101.171/8-SP).

### **3- Da questão em julgamento.**

A controvérsia posta nos autos consiste em decidir os seguintes pontos: **1) A legitimidade passiva do Agente Marítimo; 2) A responsabilidade do transportador pela indicação de terminal sem capacidade para receber e liberar os containeres para embarque, dentro do free-time, fazendo gerar a incidência de sobre-estadia (*Detention*).**

### **4- Matéria preliminar. Legitimidade passiva do Agente Marítimo.**

O Agente Marítimo é a pessoa física ou jurídica que exerce as funções de caráter administrativo, técnico e comercial relacionadas com a entrada, permanência, e saída de uma embarcação em um porto, assim como a supervisão das operações portuárias de carga e descarga de mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros e tripulantes.

Faz parte do “Pessoal Terrestre” da navegação.

A Resolução 62/2021, da AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES



**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**

AQUAVIÁRIOS - ANTAQ, em seu artigo 2º, inciso II, “b”, define o Agente Marítimo como sendo todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários.

Dentre as suas funções está, por exemplo, a identificação do consignatário da carga, a cobrança do frete, a cobrança de Sobre-Estadia; e a representação processual ativa e passiva dos armadores por força de Mandato expresso ou tácito.

A natureza jurídica da sua atuação é de um contrato de mandato mercantil, compreendido como aquele que em que uma das partes (mandatário/Agente Marítimo) se obriga a praticar atos em nome e por conta de outra (mandante/Armador), conforme disciplina dos artigos 653 a 658, do Código Civil Brasileiro.

Portanto, o Agente Marítimo atua por conta e em nome alheio (Armador), não podendo ser responsabilizado, como regra, por atos praticados no exercício do seu ofício e por atos praticados pelo armador.

É, no caso, o próprio armador quem contrai obrigações e adquire direitos em nome próprio, apenas que representado pelo agente marítimo (mandato).

Em decisão antiga, mas atual para o caso, o Supremo Tribunal Federal reconheceu a relação de Mandato no RE 87.138.



**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 responsabilidade do Agente Marítimo em nome próprio, na relação de mandato, somente surge quando pratica atos que extrapolam os seus limites.

Nesse sentido: PROCESSO CIVIL. AGRAVO INTERNO. RECURSO ESPECIAL. EMBARGOS À EXECUÇÃO. FUNDAMENTOS DO ACÓRDÃO NÃO IMPUGNADOS. SÚMULA 283/STF. REEXAME DE FATOS E PROVAS. INADMISSIBILIDADE. DISSÍDIO JURISPRUDENCIAL. COTEJO ANALÍTICO E SIMILITUDE FÁTICA. AUSÊNCIA. **AGENTE MARÍTIMO. ARMADOR. MANDATO MERCANTIL. HARMONIA DO ACÓRDÃO RECORRIDO COM A JURISPRUDÊNCIA DO STJ.** IMPUGNAÇÃO DA SÚMULA 568 DO STJ. PRECEDENTE ANTERIOR AOS MENCIONADOS NA DECISÃO AGRAVADA. IMPOSSIBILIDADE. 1. Embargos à execução. 2. A existência de fundamentos do acórdão recorrido não impugnados – quando suficientes para a manutenção de suas conclusões – impede a apreciação do recurso especial. 3. O reexame de fatos e provas em recurso especial é inadmissível. **4. "O agente marítimo, como mandatário mercantil do armador (mandante e proprietário da embarcação), não pode ser responsabilizado pelos danos causados por atos realizados a mando daquele, quando nos limites do mandato"** (AgInt no RESP 1.578.198/SP, 1ª Turma, DJe de 14/08/2020) 5. A aplicação da Súmula 568/STJ é devidamente impugnada quando a parte agravante demonstra, de forma fundamentada, que o entendimento esposado na decisão agravada não se aplica à hipótese em concreto ou, ainda, que é ultrapassado, o que se dá mediante a colação de arestos mais recentes do que aqueles mencionados na decisão hostilizada, o que não ocorreu na hipótese. 6. O dissídio jurisprudencial deve ser comprovado mediante o cotejo analítico entre acórdãos que versem sobre situações fáticas idênticas. 7. Agravo interno não provido. (AgInt no RECURSO ESPECIAL Nº 1.911.662 - RJ RELATORA: MINISTRA NANCY ANDRIGHI, 2021) Grifei.



**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**

Confira-se, ainda a respeito da natureza mandatária da relação, o que decidido no REsp. 1.448.120 e na Apelação Cível TSJP 9074005-30.2006.8.26.0000.

Mesmo reconhecida a relação jurídica de mandato quanto à atuação do Agente Marítimo perante o Armador, é preciso reconhecer hipóteses em que, para além do exercício fora do escopo do mandato, ainda assim deverá ser afirmada a sua solidariedade.

Isso porque, a solidariedade, nos termos do artigo 265, do Código Civil, pode nascer da vontade das partes, não se exigindo forma solene.

Portanto, nas hipóteses em que o Agente Marítimo, declara, em nome próprio, assumir a responsabilidade por uma obrigação, haverá solidariedade por força do que contido no artigo 265, do Código Civil.

Além disso, nos termos da parte final do artigo 663, do Código Civil, o mandatário ficará pessoalmente obrigado se "agir no seu próprio nome, ainda que o negócio seja de conta do mandante".

Nesse sentido: **COBRANÇA – Transporte marítimo – Contêineres – Taxa de sobre-estadia (demurrage) – Ré apelante que assumiu expressamente a responsabilidade pelo atraso na devolução dos contêineres, cabendo-lhe pagar o valor devido a tal título – Afastamento da pretensão inicial, todavia,**





**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**

quanto aos cofres objeto do contrato cujo prazo free time foi posteriormente estendido, porquanto devolvidos dentro do novo período ajustado – Sentença de procedência reformada – Recurso provido em parte.(TJSP; Apelação Cível 1023510-27.2019.8.26.0562; Relator (a): Paulo Pastore Filho; Órgão Julgador: 17ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 4ª Vara Cível; Data do Julgamento: **18/08/2021**; Data de Registro: 19/08/2021). Grifei.

Por fim, não pode passar despercebido o fato de que, atualmente, a grande maioria dos Agentes Marítimos estão constituídos como Agências Marítimas, pessoas jurídicas de direito privado, algumas delas integrantes do mesmo grupo econômico do Armador.

Nesses casos, hipótese dos autos, a relação do Agente com o Armador não é mais de mandatário e sim de preposto, porquanto Armador e Agente agem como se pessoa única fossem, atuação conjunta que, não haverá de passar despercebido, representa ganhos de escala na atuação empresarial de ambos.

Confira-se precedente a respeito: Apelação - Transporte Marítimo Internacional - Ação regressiva – Sentença de extinção do feito que acolheu a preliminar de ilegitimidade passiva da parte ré - Recurso da parte autora – Inconformismo justificado – **Parte ré que é agente marítimo e representante da empresa transportadora no Brasil, pertencente ao mesmo grupo econômico e que integra a cadeia de prestação do serviço de transporte**, atuando na condição de mandatária e representante comercial exclusiva da transportadora em território nacional – **Legitimidade passiva verificada** - Precedentes – Mérito - Autora que busca o ressarcimento de valores pagos em ação judicial para a seguradora devido a avarias nas mercadorias transportadas pela parte ré (art. 934



**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 Código Civil) – Ré admite em sua defesa que a responsabilidade pelos danos é do transportador marítimo - Contrato de transporte de coisas, cuja obrigação é de resultado (art. 749 e art. 750 ambos do Código Civil) - Responsabilidade da transportadora pelas avarias, gerando a obrigação de ressarcimento dos danos materiais experimentados pela autora – Indenização devida – Honorários contratuais – Honorários contratados entre o advogado e seu cliente não podem ser imputados à parte contrária - Observância das diretrizes estabelecidas no artigo 85 do Código de Processo Civil – Indenização que não comporta acolhimento – Sentença reformada para julgamento de parcial procedência dos pedidos iniciais – Sucumbência recíproca. Recurso da parte autora provido em parte. (TJSP; Apelação Cível 1013576-05.2021.8.26.0100; Relator (a): Claudia Carneiro Calbucci Renaux; Órgão Julgador: 24ª Câmara de Direito Privado; Foro Central Cível - 8ª Vara Cível; Data do Julgamento: 22/08/2024; Data de Registro: 22/08/2024) Grifei.

Portanto, o Agente Marítimo, como regra, considerada a relação de mandato que mantém com o Armador, não responde pelos atos praticados no exercício do mandato, nos termos da legislação civil, salvo os seguintes casos, quando então responde em nome próprio: 1) Os casos em que extrapola o mandato que lhe foi conferido; 2) Os casos em que assume obrigação em nome próprio, nos termos dos artigos 265 e 663, ambos do Código Civil; e 3) **Os casos em que a agência marítima é integrante do mesmo grupo econômico do armador.**

Pelo exposto, **REJEITO** a matéria preliminar de ilegitimidade passiva.

**5- Mérito. Discussão do caso.**



**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**

De largada, é preciso afirmar os fatos incontroversos, seja porque provados documentalmente, seja porque não impugnados de modo específico nas respostas (na contestação ao pedido principal e na contestação da reconvenção) ou, ainda, porque são de conhecimento notório: **1) Trata-se de operação de exportação de carga pela via marítima; 2) O terminal portuário ora demorou para receber os containeres, ora permaneceu com eles em seu pátio, sem liberação ao transportador, fazendo extrapolar o período de free-time; 3) O Porto de Paranaguá, local da exportação da carga, possui terminal único para embarque de containeres; 4) O terminal portuário é indicação do transportador marítimo; e 5) O Exportador é responsável pela indicação do porto por onde a carga será exportada.**

Posto isso, nas operações de transporte de carga via marítima, no regime da exportação, contratado o transportador, este indica um terminal portuário (molhado), capaz de receber o navio e embarcar a carga, cabendo ao exportador, de posse dos containeres, entregá-los no prazo previamente estipulado.

Esta é, sem dúvida, uma imposição logística.

Na sistemática atual da exportação de cargas via marítima, não é possível enviá-las sem que, necessariamente, a operação envolva um terminal molhado.

O descumprimento do prazo concedido pelo Armador para entrega dos containeres estufados para embarque é fato gerador da sobre-estadia, conhecida, no regime da exportação, como *Detention*.



**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**

Não se desconhece que a responsabilidade civil do transportador marítimo é de natureza objetiva, pelas avarias e extravios ocorridos durante o transporte, agravada pela causalidade normativa decorrente do exercício de atividade de risco.

Aplica-se, ao transportador, o disposto no Artigo 927, § Único, do CC.

A responsabilidade do transportador, conforme previsão do Decreto-lei 116/67, nesse caso, inicia-se com o recebimento da carga à bordo na origem, a partir do momento em que ela cruza a linha do costado do terminal e termina exatamente no mesmo momento no destino.

O transportador responde pela entrega e pela incolumidade da carga.

Aqui, ao meu sentir, todavia, a responsabilidade decorre de relação jurídica diversa, qual seja, a responsabilidade pela indicação do terminal portuário. Sim, porque, como afirmado, a existência do terminal portuário molhado é uma imposição da logística da exportação e como tal está inserida no contexto da esfera de responsabilidades das partes envolvidas nessa operação.

Ora, se somente se realiza a exportação da carga via um terminal portuário molhado, este é parte da cadeia logística da operação, e, portanto, indicado pelo armador (fato incontroverso), indago: O Armador é responsável pela má escolha ou a responsabilidade pelos atrasos experimentados (fato incontroverso) deve ser imputada exclusivamente ao terminal?



**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 responsabilidade, pois, do Armador, decorre da sua legítima opção empresarial em indicar um terminal para a operação portuária, necessária ao recebimento da carga em seu navio.

A solução, penso eu, seria fácil, para aquelas hipóteses em que, como por exemplo, no Porto de Santos, há vários terminais portuários capazes de realizar a mesma operação logística de recebimento dos containeres e colocação no interior do navio para fins de exportação.

Se o armador escolhe um terminal sem capacidade para atender a demanda, sem nenhuma circunstância extraordinária agregada, por óbvio, pela má escolha, deve responder, sendo irrelevante que não tenha ingerência nas atividades do terminal, porquanto a sua responsabilidade tem como fato gerador a escolha.

É claro que poderá se resolver com o terminal na via do regresso.

Mas, o caso possui uma peculiaridade: o Porto de Paranaguá possui apenas um terminal para a movimentação do container até o navio, fato incontroverso, pois de conhecimento notório, bastando a consulta ao site [www.tcp.com.br](http://www.tcp.com.br).

Nessa hipótese, tem-se, de um lado, a falta de opção do Armador e, de outro, a opção do Exportador em exportar a sua carga por porto que possui um único terminal capaz de movimentar a sua carga.



**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 indagação, aqui, é outra: Seria compatível com a boa-fé objetiva, parâmetro de conduta das relações contratuais (Artigo 422, CC), responsabilizar apenas o Armador, quando também houve concorrência causal do Exportador?

A ideia de responsabilização comum, pela causalidade concorrente, na proporção das condutas verificadas no caso concreto, encontra previsão expressa no Artigo 945, do Código Civil.

Confira-se o texto da lei:

*Art. 945. Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano.*

À luz do que se apresenta nesse caso, não tenho dúvida em afirmar que houve uma causalidade concorrente a partir das condutas do Armador e do Exportador, a determinar que se proporcionalize as responsabilidades de cada um.

A responsabilidade do Armador está no fato de haver indicado o terminal, ainda que único, porquanto poderia, em última análise, ter recusado o transporte. A responsabilidade do Exportador está no fato de haver indicado o Porto de Paranaguá para a exportação, porquanto poderia, em última análise, ter optado por outro porto que fosse capaz de atender as demandas no prazo.



**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**

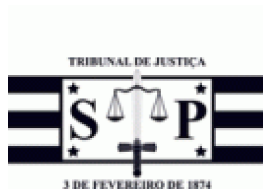
#### **6- Solução do caso concreto.**

O caso em análise comporta a seguinte solução: **1) Afirmação da legitimidade passiva do Agente Marítimo por ser integrante do mesmo grupo econômico do Armador; 2) A responsabilidade concorrente do Exportador e do Armador, com fundamento no Artigo 945, do Código Civil, observando-se a proporcionalidade das condutas por ocasião da condenação, considerando que ambos contribuíram para o dano.**

#### **7- Dispositivo.**

Pelo exposto e pelo que mais dos autos consta, com fundamento no Artigo 487, inciso I, do CPC, **JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE** o pedido principal para DECLARAR a responsabilidade concorrente das partes pelo evento danoso e, observada a proporcionalização das condutas, DECLARAR inexigível a metade dos valores cobrados a título de *Detention*, devidamente atualizados desde o vencimento e com juros legais desde a citação.

Pelo exposto e pelo que mais dos autos consta, com fundamento no Artigo 487, inciso I, do CPC, **JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE** o pedido da Reconvênção para DECLARAR a responsabilidade concorrente das partes pelo evento danoso e, observada a proporcionalização das condutas, CONDENAR a Autora-Reconvinda ao pagamento da metade dos valores cobrados a título de *Detention*, devidamente atualizados desde o vencimento e com juros legais desde a citação.



**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**

Diante da sucumbência recíproca, considerando os dois pedidos (principal e reconvenção), as partes repartirão as custas e despesas do processo e serão devidos honorários advocatícios à autora em 15% sobre o valor declarado inexigível da *Detention* no pedido principal e à Ré em 15% sobre o valor da condenação pela *Detention* no pedido da Reconvenção, vedada a compensação.

P.I.





**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**

PI  
Santos, 14 de novembro de 2024.

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