



ESTADO DE SANTA CATARINA
PODER JUDICIÁRIO
1ª Vara Cível da Comarca de Imbituba

Av. Santa Catarina, 649 - Bairro: Centro - CEP: 88780-000 - Fone: (48)3622-9038 - Email: imbituba.civel1@tjsc.jus.br

PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL Nº 5005935-94.2023.8.24.0030/SC

AUTOR: PREXX COMERCIO E IMPORTACAO LTDA

RÉU: SANTOS BRASIL PARTICIPACOES S.A.

SENTENÇA

RELATÓRIO

Trata-se de "ação de obrigação de fazer cumulada com pedido de tutela antecipada" ajuizada por **PREXX COMERCIO E IMPORTACAO LTDA** em face de **SANTOS BRASIL PARTICIPACOES S.A.**, ambos já qualificados nos autos em epígrafe.

A parte autora alega, em suma, que é atuante no agenciamento de cargas e foi contratada para a realização a importação das cargas condicionadas nos *Bill's of Landing* de n. MEDUUH909985, operação que comportou o transporte marítimo de contêineres, inicialmente, ao Porto de Navegantes.

Relatou que, em decorrência do fechamento do canal de acesso aos Portos de Navegantes e Itajaí, diversas embarcações foram redirecionadas ao Porto de Imbituba, terminal da requerida.

Informou que as mercadorias da parte autora foram redirecionadas e chegaram ao Porto de Imbituba, no dia 06 de outubro de 2023, oportunidade em que realizada a retificação dos CE - Mercantes de cada operação de importação, registradas e realizada a sua nacionalização.

Contudo, sustentou que, ante o aumento expressivo do fluxo de recepção dos navios, a ré deixou de cumprir com as suas obrigação contratuais, ensejando no atraso nos serviços de descarregamento e carregamento de veículo transportador de carga.

Disse, ainda, que não obteve êxito na sua administrativa para tentar solucionar o litígio, deixando a ré de responder os e-mails da parte autora.

Dessa forma, por entender ser indevida e a incabível a retenção das mercadorias, requereu a concessão de tutela de urgência para que a requerida efetue a imediata entrega dos contêineres.

A parte procedeu a emenda à inicial no evento 9, após determinação (evento 6).

No evento 17, concedida a tutela de urgência pleiteada, além disso, foi determinado o prosseguimento do processo, com a citação da ré e a designação de audiência de conciliação.

A ré opôs embargos de declaração no evento 28, no qual pleiteia pela cassação da decisão que concedeu a tutela ou, alternativamente, o elastecimento do prazo concedido para o seu cumprimento.

Contrarrazões no evento 34.

Os embargos de declaração não foram acolhidos (evento 38).

Carta de preposição apresentada nos evento 45.

A audiência de conciliação restou inexitosa (evento 47).

Apresentada contestação no evento 50, a parte ré, em preliminares, alegou a inépcia da inicial; reunião das ações; incorreção do valor da causa; litigância de má-fé. No mérito, argumentou que a ré possui obrigação com o poder público para receber todas as mercadorias e que o atraso na entrega decorreu por culpa da autora e demais empresas no desembarço da carga, a qual permaneceu no pátio da ré, provocando o inchaço operacional. Informou que não descumpriu o contrato de arrendamento da TECON, bem como seguiu a legislação pertinente, afirmando a existência de motivo de força maior e fato do príncipe. Na reconvenção, pugnou pela declaração de legalidade da cobrança das sobreestadias e a consequente condenação da parte reconvinida ao seu pagamento. Por fim, requereu a revogação da tutela concedida. Juntou documentos.

Houve réplica (evento 54), oportunidade em que a parte autora requereu o afastamento das preliminares levantadas pela parte ré; julgamento antecipado da lide; confirmação da tutela e procedência da demanda. Em contrapartida, a improcedência da reconvenção.

No evento 57, a reconvinde apresentou réplica reiterando os argumentos apresentados em contestação/reconvenção.

Saneado o feito no evento 59, a ré apresentou manifestação nos eventos 63 e 67.

Vieram os autos conclusos.

É o relatório do necessário.

FUNDAMENTO E DECIDO.

Do julgamento antecipado



Assinalo que, em razão da desnecessidade de produção de provas em audiência, impõe-se ao caso em tela o julgamento antecipado, consoante o disposto no art. 355, inciso I, do Código de Processo Civil/2015. Outrossim, é dever do juiz, não faculdade, efetuar, quando cabível, desde logo, a entrega da prestação jurisdicional.

Mutatis mutandis, já entendeu o Tribunal de Justiça de Santa Catarina acerca do assunto:

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE COBRANÇA. DIREITO MARÍTIMO. TARIFA DE ARMAZENAMENTO. CONTÊINER MANTIDO NO PÁTIO DO TERMINAL PORTUÁRIO. EMBARAÇO NO DESPACHO ADUANEIRO. POSTERIOR DECRETAÇÃO DE PERDIMENTO DA MERCADORIA PELA RECEITA FEDERAL. SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA. IRRESIGNAÇÃO DO REQUERIDO. INSURGÊNCIA CONTRA O JULGAMENTO ANTECIPADO DO FEITO. POSSIBILIDADE DADA PELO ART. 370 DO CPC. PRERROGATIVA DO MAGISTRADO AO ENTENDER QUE NÃO HÁ OUTRAS PROVAS A SEREM PRODUZIDAS. MÉRITO. IMPOSSIBILIDADE DE COBRANÇA DA TARIFA. NÃO ACOLHIMENTO. INCUMBÊNCIA DEVIDA AO IMPORTADOR, AINDA QUE A DEMORA NO DESPACHO DE IMPORTAÇÃO TENHA SIDO CAUSADA POR EXIGÊNCIAS DA RECEITA FEDERAL. EVENTUAL IRREGULARIDADE NA IMPORTAÇÃO QUE NÃO É CAPAZ DE AFASTAR O ÔNUS QUE RECAI SOBRE A EMPRESA REQUERIDA. OBRIGAÇÃO DE PAGAMENTO POR PARTE DA UNIÃO QUE SOMENTE SE INICIA A PARTIR DA DECRETAÇÃO DE PERDIMENTO. PRECEDENTES. DATA DE DESCARREGAMENTO QUE DEVERÁ SER DEVIDAMENTE APONTADA EM SEDE DE LIQUIDAÇÃO DE SENTENÇA. VALOR ILÍQUIDO. POSSIBILIDADE. SENTENÇA ESCORREITA. ALTERAÇÃO SOMENTE DOS JUROS DE MORA, QUE DEVEM INCIDIR A PARTIR DA CITAÇÃO. PRECEDENTES. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. (TJSC, Apelação n. 0302054-10.2017.8.24.0135, do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, rel. Mauricio Cavallazzi Povoas, Sexta Câmara de Direito Comercial, j. 13-06-2024).

Aliás, os fatos que a parte ré pretende comprovar como: "[...] a) a existência de força maior; b) a existência de fato do príncipe; c) a culpa exclusiva/concorrente da AUTORA; d) a obrigatoriedade no recebimento das cargas para evitar a descontinuidade do serviço público; e) a eficiência da arrendatária; f) a existência de três períodos da armazenagem – sobrestadias que devem ser considerados"[...], são sanados por meio de prova documental e não testemunhal como requerido, cabendo à ré ter apresentado junto à contestação (arts. 336 e 435, ambos do CPC), ou apresentar justo motivo para apresentação à destempo. Se não bastasse, a parte pleiteia o seu próprio depoimento pessoal, o que é vedado, em conformidade com o art. 385, do Código de Processo Civil.

Sobressai-se, ainda, que a parte ré/reconvinte vem, após a contestação, apresentar nova alegação: a existência de culpa concorrente, a qual sequer foi objeto da contestação, argumento este que não possui relação a fato superveniente; matéria de ordem pública ou que possa ser arguido por expressa previsão legal, nos termos do art. 342, Código de Processo Civil, assim, é ilícito à parte deduzir a nova alegação.

No presente caso, insta salientar que os documentos acostados aos autos bastam, lididamente, ao conhecimento dos fatos relevantes ao julgamento da causa. Nesta senda, julgo antecipadamente a lide, na forma preconizada pelo art. 355, inciso I, do Código de Processo Civil.

Do mérito

Sobre os fatos narrados, necessário se faz apontamentos acerca da existência de prestação adequada e eficaz do serviço público, em conjunto com o amoldamento ao contrato de arrendamento firmado entre a empresa ré e a Companhia Docas de Imbituba.

A respeito da situação enfrentada pelo Terminal TECON - Imbituba, esclarece a nota conjunta Sinditrade/ Sindaesc - Imbituba:

Itajaí, SC, 24 de outubro de 2023.

Nota Conjunta SINDITRADE / SINDAESC - IMBITUBA

Prezados associados,

Em reunião ocorrida ontem na sede da Santos Brasil em Imbituba, com representantes entre outros, da SCPAr, da Autoridade Portuária, do SINDITRADE, do SINDAESC, além do Secretário Adjunto dos Portos, Sr. Robison Coelho, foram discutidas as atuais condições operacionais do Porto de Imbituba, assim como possíveis alternativas de melhorar a situação caótica ora vigente.

Primeiramente, o Sr. Luiz Alberto dos Santos Jr, gerente de operações da Santos Brasil fez uma exposição da situação corrente, assim resumida:

- O porto de Imbituba, focado na movimentação de granéis, atualmente movimenta cerca de 5.000 cntrs/mês, notadamente concentrados em cargas de cabotagem, que tem muito menos controles (RFB, Anvisa, Mapa e etc) do que cargas internacionais;
 - O porto atualmente opera cntrs através de seis reach stackers, uma das quais se encontra em reforma até o início de novembro;
 - Estes equipamentos são alocados em diversas operações diferentes, (pátio, movimentação de cargas ferroviárias e etc), restando alocadas para operações de posicionamento e carregamento de três a quatro equipamentos;
 - Em função do redirecionamento de cargas de Navegantes para Imbituba, o porto recebeu em pouco mais de uma semana cerca de 7.000 cntrs;
 - Esse volume excepcional supera em muito a capacidade operacional atual do porto, e causou uma superlotação e desorganização dos pátios;
 - Como o porto opera com reach stackers, para o acesso a um cntr no meio da pilha, tem que primeiro remover todos os cntrs que estão na frente do mesmo, o que reduz drasticamente a produtividade da operação, que atualmente se encontra no posicionamento final de cerca de dois cntrs por hora por reach stacker alocada nesta atividade, ou seja, considerando dois turnos de operação e uma média de 3,5 equipamentos alocados, hoje a capacidade operacional é próxima a um carregamento diário de 112 cntrs, o que implicaria em praticamente dois meses somente para carregar os cntrs no momento no pátio, sem contar com novos cntrs no momento a caminho do porto.
- Relatou ainda que os sistemas informatizados do porto não estavam preparados para uma rápida operacionalização do cadastramento de transportadoras e liberação de cargas desembaraçadas;

Relatada a situação, passou então o Sr. Luiz Alberto a relatar as mudanças que já foram tomadas pelo porto e intervenientes para melhorar as condições operacionais do mesmo:

- Foram deslocados de Santos para Imbituba cerca de 20 funcionários adicionais;
- As operações de carregamento passaram a operar em três turnos, 24 horas por dia, o que em si aumenta a média diária de carregamento de 112 para 168 cntrs, mantidas as demais condições atuais;
- O cadastramento de transportadoras/motoristas foi informatizado, não mais exigindo o envio de documentos físicos e/ou a presença física de um representante da empresa transportadora nas dependências do porto;
- Em acordo com o MAPA, foi definido que cargas já triadas por navegantes serão automaticamente liberadas por Imbituba, mediante upload no sistema de Imbituba das telas de liberação do porto inicial de destino;
- A Santos Brasil tem tentado, até o momento sem sucesso, alugar mais reach stackers na região;

Após intensa deliberação dos presentes, foram acordadas as seguintes medidas adicionais:

- SINDITRADE/SINDASC assumiram o compromisso de tentar auxiliar, através de seus respectivos networks, na locação de reach stackers adicionais para a operação do porto;
- Assim que possível, SINDITRADE/SINDASC irão coordenar junto com Santos Brasil a priorização de carregamento de containers já desembaraçados, considerando as datas de desembaraço, a prioridade das cargas (perecíveis, fármacos, peças destinadas à linhas de produção e etc) e o posicionamento das mesmas nas pilhas, de modo a tentar aumentar a produtividade total da operação, lembrando que quanto menos containers houver nas pilhas, mais rápido conseguiremos retirar os containers remanescentes.
- Ficou definido que assim que houver espaço no pátio, os containers destinados à DTA antes da descarga serão agrupados em área segregada, de modo a agilizar estas DTAs;

Evidente que a priorização de carregamentos acima mencionada é uma tarefa complexa, para a qual no momento não temos estrutura. Estamos trabalhando para rapidamente constituir esta estrutura e passar a trabalhar em conjunto com o porto nesta atividade.

Conforme Nota Conjunta, a empresa ré, em descumprimento ao contrato de arrendamento, vinha operando com 6 (seis) reach stackers (estando uma delas em reforma até início de novembro/2023), enquanto o contrato previa a aquisição até o ano de 2023, de 15 (quinze) reach stackers, como segue:

SUBCLÁUSULA 1 - DOS INVESTIMENTOS IMEDIATOS:

- a) A **ARRENDATÁRIA** obriga-se a executar e concluir no prazo por ela proposto em sua **PROPOSTA DE METODOLOGIA DE EXECUÇÃO**, os **investimentos imediatos** de implantação do **TERMINAL** a seguir relacionados.
- b) O projeto da **ARRENDATÁRIA**, integrante de sua **METODOLOGIA DE EXECUÇÃO**, estabelece para execução no **1º ano** e até o final do **2º ano** do **ARRENDAMENTO**, a construção das seguintes obras e a aquisição, por qualquer meio legal, dos equipamentos indicados:

Investimentos no 1º Ano Contratual	Quant	Unid.	Unit (R\$)	Total (R\$)
Obras Cíveis :				
Projeto de engenharia	1	vb		500.000
Pavimentação do Pátio 1 - Área A7 (ampliação)	43.757	m2		7.740.908
Construção da Área administrativa - Área A12	1	vb		1.751.000
Construção de Gates e Armazém - Área A12	18.465	m2		4.049.232
Construção do Acesso Viário de Ligação	350	m		775.848
Reforço e contenção do Aterro do Berço 2 (160 m)	1.312	m2		14.702.207
Expansão (120 m)	3.480	m2		20.119.212
Aquisição de Equipamentos :				
Mobile Harbour Crane	2	unid	7.414.000	14.828.000
Reach Stackers	4	unid	1.031.250	4.125.000
Caminhões e Reboques	12	unid	180.000	2.160.000
Empilhadeira 7 t	1	unid	195.000	195.000
Total do 1º Ano :				70.946.405
Investimentos no 2º Ano Contratual				
Obra Civil :				
Pavimentação do Pátio de Estocagem Contêineres - Áreas 12 e 15	51.153	m2		7.692.895
Aquisição de Equipamento :				
Reach Stackers	1	unid	1.031.250	1.031.250
Total do 2º Ano :				8.724.145

SUBCLÁUSULA 2 - DOS INVESTIMENTOS ADICIONAIS

- a) A **ARRENDATÁRIA** deverá executar e concluir, no prazo estabelecido na sua **PROPOSTA DE METODOLOGIA DE EXECUÇÃO**, de acordo com seu cronograma físico e financeiro apresentado, as **obras adicionais** de implantação do **TERMINAL**, observados os investimentos mínimos e prazos máximos estabelecidos no **EDITAL**.
- b) O projeto da **ARRENDATÁRIA**, integrante de sua **PROPOSTA DE METODOLOGIA DE EXECUÇÃO**, estabelece as seguintes obras, serviços e equipamentos adicionais:

Investimentos no 3º Ano Contratual	Quant	Unid.	Unit (R\$)	Total (R\$)
Aquisição de Equipamentos :				
Mobile Harbour Crane	1	unid	7.414.000	7.414.000
Reach Stackers	2	unid	1.031.250	2.062.500
Caminhões e Reboques	6	unid	180.000	1.080.000

Av. Getúlio Vargas, s/nº - Imbituba-SC - 88780-000, Caixa Postal: 01

ANTAC

Investimentos no 4º Ano Contratual	Quant	Unid.	Unit (R\$)	Total (R\$)
Aquisição de Equipamentos :				
Mobile Harbour Crane	1	unid	7.414.000	7.414.000
Reach Stackers	3	unid	1.031.250	3.093.750
Caminhões e Reboques	6	unid	180.000	1.080.000
Total do 4º Ano :				11.587.750
Investimentos no 13º Ano Contratual				
Reposição dos Equipamentos :				
Mobile Harbour Crane	2	unid	7.414.000	14.828.000
Reach Stackers	4	unid	1.031.250	4.125.000
Caminhões e Reboques	12	unid	180.000	2.160.000
Empilhadeira 7 ton	1	unid	195.000	195.000
Total do 13º Ano :				21.308.000
Investimentos no 14º Ano Contratual				
Reposição do Equipamento :				
Reach Stackers	1	unid	1.031.250	1.031.250
Total do 14º Ano :				1.031.250

Do documento apresentado em contestação, a parte comprova a locação de uma empilhadeira, Tipo Reach Stacker, com data da emissão da nota fiscal de 27/10/2023; bem como procedeu a juntada de duas propostas de locação de empilhadeira (n. 2610/2023, data da proposta: 26/10/2023; n. 0910/2023, data da proposta: 09/10/2023).

Assim, mesmo que comprovada a locação das três empilhadeiras alegada em sede de contestação, estaria a ré muito aquém do estipulado no contrato de arrendamento.

Ainda, sobre a nota conjunta, destaca-se "[...] que os sistemas informatizados do porto não estavam preparados para uma rápida operacionalização do cadastramento de transportadoras e liberação de cargas desembaraçadas [...]", o qual comprova a alegação da parte autora acerca da impossibilidade de agendamento e carregamento das cargas que estavam desembaraçadas e aguardando liberação e a consequente falha na prestação de serviço.

Fato esse que é corroborado pelo Relatório de Inspeção Portuária - RIP, emitido no dia 10/24/2023¹, o qual expõe a manutenção de mais de 40 caminhões instalados na dependência do Porto de Imbituba, sem previsão de liberação:

		RELATÓRIO DE INSPEÇÃO PORTUÁRIA - RIP	REVISÃO 0	DATA 10/24/2023
Empresa / Pessoa: Santos Brasil Participações S.A.			RIP nº: 051/2023/DEOPE	
<input checked="" type="checkbox"/> Operador Portuário - <input type="checkbox"/> Arrendatário - <input type="checkbox"/> Agência Marítima - <input type="checkbox"/> Outro. Especificar:				
CNPJ / CPF: 02.762.121/0002-87				
Local da Inspeção: vias portuárias				
Data e hora da inspeção: 24/10/2023				
É ocorrência reiterada ou falta grave/gravíssima? <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não				
TERMO DE INSPEÇÃO E NOTIFICAÇÃO				
Notifico a empresa/pessoa acima identificada sobre a inspeção abaixo demarcada e relatada:				
1 - Embarcação:				
2 - Procedimentos de atracação/desatracação:				
3 - Equipamento portuário:				
4 - Operação portuária no cais:				
<input checked="" type="checkbox"/> 5 - Transporte veicular de carga:				
<input checked="" type="checkbox"/> 6 - Segurança e saúde do trabalho:				
7 - Meio Ambiente:				
8 - Segurança pública portuária:				
9 - Patrimônio público:				
10 - Instalação portuária:				
11 - Obra/serviço de engenharia:				
12 - Contratos:				
13 - Procedimento administrativo:				
14 - Outras. Especificar:				

Tendo em vista o reiterado descumprimento das normas operacionais, sobretudo quanto aos padrões mínimos de adequação do serviço portuário, à exemplo dos previstos no art. 4º, incisos I, III - alíneas "a", "b", "c", "d", "e", bem como do inciso V, alíneas "b" e "c", bem como art. 33, XLII, todos da Resolução nº 75/2022 da ANTAQ, forte ainda na competência da SCPAR Porto de Imbituba, prevista no art. 17, §1º, incisos I, V, VI, IX, X, XI, todos da Lei Federal nº 12.815/2013, em razão da manutenção de mais de 40 (quarenta) caminhões dentro das dependências do Porto Organizado vinculados à sua operação, sem previsão de liberação dos respectivos contêineres. Nesses termos, a partir da ciência da notificação, fica a Arrendatária ciente da necessidade de apresentação das providências que estão sendo implementadas a fim de dar o fiel cumprimento ao Contrato de Arrendamento, bem como às normas operacionais do Porto Organizado de Imbituba/SC.



Além disso, acerca da situação apresentada pela parte autora, consta do RIP² realizado nas instalações do Terminal TECON - IMBITUBA, no dia 28/10/2023, as seguintes ocorrências:

		RELATÓRIO DE INSPEÇÃO PORTUÁRIA - RIP	REVISÃO 0	DATA 28/10/2023
Empresa / Pessoa: Santos Brasil Participações S.A.			nº do RIP: 057/2023/DEOPE	
<input checked="" type="checkbox"/> Operador Portuário - <input type="checkbox"/> Arrendatário - <input type="checkbox"/> Agência Marítima - <input type="checkbox"/> Outro. Especificar:				
CNPJ / CPF: 02.762.121/0002-87				
Local da Inspeção: Vias portuárias				
Data e hora da inspeção: 28/10/2023 às 10:00				
É ocorrência reiterada ou falta grave/gravíssima? <input checked="" type="checkbox"/> Sim. <input type="checkbox"/> Não.				
TERMO DE INSPEÇÃO E NOTIFICAÇÃO				
Notifico a empresa/pessoa acima identificada sobre a Inspeção abaixo demarcada e relatada:				
1 - Embarcação:				
<input checked="" type="checkbox"/> 2 - Procedimentos de atracação/desatracação:				
3 - Equipamento portuário:				
<input checked="" type="checkbox"/> 4 - Operação portuária no cais:				
<input checked="" type="checkbox"/> 5 - Transporte veicular de carga:				
6 - Segurança e saúde do trabalho:				
7 - Meio Ambiente:				
8 - Segurança pública portuária:				
9 - Patrimônio público:				
10 - Instalação portuária:				
11 - Obra/serviço de engenharia:				
12 - Contratos:				
13 - Procedimento administrativo:				
14 - Outras. Especificar:				
RELATÓRIO DA INSPEÇÃO NOTIFICADA E MEDIDAS DE REGULARIZAÇÃO NECESSÁRIAS:				
Tendo em vista o descumprimento das normas operacionais, sobretudo quanto aos padrões mínimos de adequação do serviço portuário, à exemplo dos previstos no art. 4º, incisos I, III - alíneas "a", "b", "c", "d" e alínea "e", bem como do inciso V, alínea "b" e alínea "c", bem como a possibilidade de incidência da norma prevista no art. 35, XI, todos da Resolução nº 75/2022 da ANTAQ, forte ainda na competência da SCPAR Porto de Imbituba, prevista no art. 17, §1º, incisos I, V, VI, IX, X, XI, todos da Lei Federal nº 12.815/2013, consistente no descumprimento do prazo de 12 horas após a desatracação do navio MSC MADHU B que a arrendatária retraiu aproximadamente 300 contêineres depositados no Cais 02 do Porto Organizado de Imbituba, efetivando a total desobstrução do cais a permitir a operação por parte dos demais usuários deste Porto Organizado. Conforme inspeção realizada hoje 28/10/2023 às 10:00 horas da manhã e findado o prazo estipulado ainda permanecia no cais 215 contêineres. Nesses termos, a Autoridade Portuária determina a imediata retirada dos contêineres remanescentes. A partir da ciência da notificação, fica a Arrendatária ciente da necessidade de apresentação das providências que estão sendo implementadas a fim de dar o fiel cumprimento ao Contrato de arrendamento, bem como às normas operacionais do Porto Organizado de Imbituba/SC.				
TERMO DE CIÊNCIA				
O responsável/preposto da empresa, que abaixo assina, declara para os devidos fins, que por meio deste, foi notificado e esta ciente da inspeção acima relatada e das medidas necessárias para regularizar a situação nitidamente constatada.				
Responsável pela inspeção			Responsável/Preposto do Operador/Empresa	
Data: 28/10/2023			Data:	

Dessa forma, conforme relatado nas inspeções, averiguada nos dias 27/10/2023³ e 28/10/2023 a obstrução do Cais 02 do Porto Organizado de Imbituba, a qual impediu a operação dos demais usuários do Porto, diante da existência de 300 contêineres depositados no local.

Todas as informações apresentadas vêm em descompasso com as alegações trazidas pela ré, principalmente, no sentido da culpabilidade exclusiva da parte autora, pois evidente os problemas técnicos/operacionais enfrentados pela ré para a liberação das mercadorias, os quais não decorreram de ato ou conduta da parte autora, mas sim da falta de estrutura e equipamento para recebimento das mercadorias pela ré.

Neste sentido:

[...] Igualmente tenho por caracterizado o *periculum in mora*, decorrente dos transtornos ínsitos à demora excessiva na liberação das mercadorias. Com efeito, no tocante à questão em tela, seja por força de greve, seja em decorrência da denominada 'operação padrão', não é lícita a obstaculização das atividades econômicas das empresas, que devem ser asseguradas pelo imperativo da continuidade da prestação dos serviços públicos. [...] (TRF4, AG 5007982-59.2022.4.04.0000, PRIMEIRA TURMA, Relatora LUCIANE AMARAL CORRÊA MÜNCH, juntado aos autos em 02/03/2022).

Ainda, como já decidiu o Tribunal de Justiça de Santa Catarina em caso semelhante:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. SERVIÇO DE ARMAZENAGEM DE IMPORTAÇÃO EM TERMINAL DE CONTÊINERES. ATRASO NA LIBERAÇÃO DA CARGA PELO OPERADOR PORTUÁRIO. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA DEFERIDA NA ORIGEM. INSURGÊNCIA DO AUTOR. PEDIDO DE SUSPENSÃO DAS TAXAS DE ARMAZENAGEM A CONTAR DO DESEMBARÇO ADUANEIRO. ALEGADA SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA DECORRENTE DE CALAMIDADE PÚBLICA, POR PARTE DO OPERADOR, A FIM DE JUSTIFICAR O ATRASO. FECHAMENTO DO PORTO DE NAVEGANTES EM VIRTUDE DAS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS. DESVIO DE NAVIOS PARA O PORTO DE IMBITUBA. OPERADOR PORTUÁRIO, ARRENDATÁRIO DOS SERVIÇOS, QUE EXPRESSAMENTE SE COMPROMETEU COM O ARRENDANTE A OPERAR EM CASOS DE EMERGÊNCIA E CALAMIDADE. CUSTOS DA MORA QUE NÃO PODEM SER IMPUTADOS INTEIRAMENTE À EMPRESA IMPORTADORA. RESTABELECIMENTO DO EQUILÍBRIO CONTRATUAL A SER BUSCADO EM FACE DA ARRENDANTE, NOS TERMOS DO CONTRATO. NECESSÁRIA EQUALIZAÇÃO DOS INTERESSES. SUSPENSÃO DO PAGAMENTO A PARTIR DO TERMO DA ESTADIA CONTRATADA. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. (TJSC, Agravo de Instrumento n. 5004790-59.2024.8.24.0000, do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, rel. Vitoraldo Bridi, Quarta Câmara de Direito Comercial, j. 07-05-2024)

Deste modo, observa-se presente a culpabilidade da ré na ausência de fornecimento adequado do serviço público prestado e cumprimento do contrato de arrendamento em seus termos, por conseguinte, afastado a alegação de culpa exclusiva da parte autora.

Força Maior/Fato do Príncipe

A parte ré alega a existência de força maior em decorrência das fortes chuvas que ensejou o fechamento do canal de acesso aos Portos de Navegantes e Itajaí. Entretanto, o fundamento não é hábil para a caracterização das hipóteses de motivo de força maior.

Sabe-se que à caracterização do caso fortuito ou da força maior é necessária a presença de três requisitos, quais sejam, “[...] Na lição da doutrina exige-se, pois, para a configuração do caso fortuito, ou de força maior, a presença dos seguintes requisitos: a) o fato deve ser necessário, não determinado por culpa do devedor; pois, se há culpa, não há caso fortuito; e reciprocamente, se há caso fortuito, não pode haver culpa, na medida em que um exclui o outro. Como dizem os franceses, culpa e fortuito, ces sont des choses que hurlent de se trouver ensemble; b) o fato deve ser superveniente e inevitável; c) o fato deve ser irresistível, fora do alcance do poder humano. Modernamente se tem feito, com base na lição de Agostinho Alvim, a distinção entre “fortuito interno” (ligado à pessoa, ou à coisa, ou à empresa do agente) e “fortuito externo” (força maior, ou Act of God dos ingleses). Somente o fortuito externo, isto é, a causa ligada à natureza, estranha à pessoa do agente e à máquina, excluiria a responsabilidade, principalmente se esta se fundar no risco. O fortuito interno, não.” (GONÇALVES, Carlos Roberto, in *Direito Civil Brasileiro*, vol. 4, 19 ed., 2024, São Paulo: Saraiva, p. 492).

Neste cenário, o caso concreto afasta a alegação de existência de força maior, pois: a) como fundamentado anteriormente a culpa da parte ré é latente; b) não se trata de fato superveniente ou inevitável, a medida que não houve obrigação impositiva para o recebimento de volumosa quantia de contêineres, devendo arcar com as intercorrências de sua atividade; c) de igual modo, não se trata de fato irresistível, pois discricionariamente a parte ré optou pelo recebimento das mercadorias.

Destarte, o redirecionamento das cargas destinadas inicialmente aos Portos de Itajaí e Navegantes, configura, quando muito, fortuito interno, ou seja, evento adverso que adveio de risco inerente à atividade de empresa ré, não escusando a esta pelos danos que daí despontaram.

Neste sentido, o Tribunal de Justiça de Santa Catarina decidiu:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. SERVIÇO DE ARMAZENAGEM DE IMPORTAÇÃO EM TERMINAL DE CONTÊINERES. ATRASO NA LIBERAÇÃO DA CARGA PELO OPERADOR PORTUÁRIO. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA DEFERIDA NA ORIGEM. INSURGÊNCIA DO AUTOR. PEDIDO DE SUSPENSÃO DAS TAXAS DE ARMAZENAGEM A CONTAR DO DESEMBARÇO ADUANEIRO. ALEGADA SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA DECORRENTE DE CALAMIDADE PÚBLICA, POR PARTE DO OPERADOR, A FIM DE JUSTIFICAR O ATRASO. FECHAMENTO DO PORTO DE NAVEGANTES EM VIRTUDE DAS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS. DESVIO DE NAVIOS PARA O PORTO DE IMBITUBA. OPERADOR PORTUÁRIO, ARRENDATÁRIO DOS SERVIÇOS, QUE EXPRESSAMENTE SE COMPROMETEU COM O ARRENDANTE A OPERAR EM CASOS DE EMERGÊNCIA E CALAMIDADE. CUSTOS DA MORA QUE NÃO PODEM SER IMPUTADOS INTEIRAMENTE À EMPRESA IMPORTADORA. RESTABELECIMENTO DO EQUILÍBRIO CONTRATUAL A SER BUSCADO EM FACE DA ARRENDANTE, NOS TERMOS DO CONTRATO. NECESSÁRIA EQUALIZAÇÃO DOS INTERESSES. SUSPENSÃO DO PAGAMENTO A PARTIR DO TERMO DA ESTADIA CONTRATADA. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. (TJSC, Agravo de Instrumento n. 5004790-59.2024.8.24.0000, do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, rel. Vitoraldo Bridi, Quarta Câmara de Direito Comercial, j. 07-05-2024).

Não merece prosperar a alegação da parte ré sobre a existência de obrigatoriedade para recebimento das cargas, caso existisse imposição de recebimento das mercadorias, esta decorreria do contrato de arrendamento do terminal TECON - IMBITUBA, o qual não consta cláusula com esse conteúdo.

Importante frisar que o serviço prestado não é de exclusividade da ré, e, portanto, poderia a parte autora ter optado pelo redirecionamento da carga a outro terminal, até mesmo desta Federação (Porto de Itapoá), em caso de coerência e não recebimento do volume de TEUs pela empresa ré.

Alias, tanto é descabida a alegação da parte ré, que o Governo de Santa Catarina firmou no Decreto n. 332/2023⁴, autorizando a remessa à Portos de outros Estados, sendo parte do carregamento redistribuído ao Porto de Paranaguá/PR e Santos/SP, mesmo assim, continuou a ré receber mercadorias à desmedida, e sem alertar os usuários acerca do atraso/colapso do processamento das cargas. Acerca da autorização assinada pelo Governo de Santa Catarina:

Art. 1º Poderão ser realizadas por meio de portos localizados em outras unidades da Federação as importações cujo desembarque ocorra no período compreendido entre 4 de outubro de 2023 e 3 de novembro de 2023, com amparo nos seguintes dispositivos do RICMS/SC-01: I – arts. 177, 196 e 246 do Anexo 2; e II – art. 10 do Anexo 3. Parágrafo único. O desembarque aduaneiro das mercadorias de que trata este artigo deverá ser realizado em território catarinense.

Não houve, ainda, qualquer comprovação da inércia da parte autora ou fato que prejudicasse/atrasasse a liberação das mercadorias, como frisou em réplica e comprova com os documentos anexados à inicial, a data de registro e a data de desembarque das mercadorias ocorreram no mesmo dia, a demora inicial é resultante no atraso da ré de providenciar as devidas informações junto ao órgão responsável.

Sobre a questão, preceitua o artigo 35 da Instrução Normativa RFB n. 800, de 27 de dezembro de 2007:

Art. 35. O depositário de mercadoria procedente do exterior pela via marítima, fluvial ou lacustre deverá informar, no sistema, o armazenamento da carga destinada ao seu recinto.

Ainda, o art. 61 da IN SRF n. 248/02:

Art. 61. O depositário informará no sistema o ingresso do veículo transportando mercadoria em trânsito aduaneiro, imediatamente após sua chegada no recinto alfandegado.

Assim, o fato dos contêineres da autora permanecerem no pátio da ré decorreu da má gestão da parte ré, ao receber volume incompatível com a capacidade operacional, sabendo da complexidade do processo e coordenação da logística que envolvem o serviço público prestado, não podendo a parte autora ser penalizada por fato que não deu causa, e que somente trouxe benefícios à ré, ensejando cobranças de períodos de armazenagem excessivamente fora da normalidade. Aplica-se, portanto, ao caso, o princípio *nemo auditur propriam turpitudinem allegans*, consistente no fato de que ninguém pode tirar proveito de um prejuízo que ele próprio causou.

Acerca do tema, dispôs o Superior Tribunal de Justiça:

*“Direito civil. Contratos. Boa-fé objetiva. Standart éticojurídico. Observância pelas partes contratantes. Deveres anexos. Duty to mitigate the loss. Dever de mitigar o próprio prejuízo. Inércia do credor. Agravamento do dano. Inadimplemento contratual. Recurso improvido. 1. Boa-fé objetiva. Standard ético-jurídico. Observância pelos contratantes em todas as fases. Condutas pautadas pela probidade, cooperação e lealdade. 2. Relações obrigacionais. Atuação das partes. Preservação dos direitos dos contratantes na consecução dos fins. Impossibilidade de violação aos preceitos éticos insertos no ordenamento jurídico. 3. Preceito decorrente da boa-fé objetiva. **Duty to mitigate the loss: o dever de mitigar o próprio prejuízo. Os contratantes devem tomar as medidas necessárias e possíveis para que o dano não seja agravado. A parte a que a perda aproveita não pode permanecer deliberadamente inerte diante do dano.** Agravamento do prejuízo, em razão da inércia do credor. Infringência aos deveres de cooperação e lealdade. 4. Lição da doutrinadora Vera Maria Jacob de Fradera. Descuido com o dever de mitigar o prejuízo sofrido. O fato de ter deixado o devedor na posse do imóvel por quase 7 (sete) anos, sem que este cumprisse com o seu dever contratual (pagamento das prestações relativas ao contrato de compra e venda), evidencia a ausência de zelo com o patrimônio do credor; com o conseqüente agravamento significativo das perdas, uma vez que a realização mais célere dos atos de defesa possessória diminuiriam a extensão do dano. 5. Violação ao princípio da boa-fé objetiva. Caracterização de inadimplemento contratual a justificar a penalidade imposta pela Corte originária, (exclusão de um ano de ressarcimento). 6. Recurso improvido” (STJ-3ª T., REsp 758.518/PR, Min. Vasco Della Giustina, j. 17.06.2010)*

Ainda:

AGRAVO INTERNO EM RECURSO ESPECIAL - RESPONSABILIDADE CIVIL - DECISÃO MONOCRÁTICA QUE NEGOU PROVIMENTO AO RECLAMO - INSURGÊNCIA DO AUTOR. 1. O fato do príncipe, caracterizado como uma imposição de autoridade causadora de dano, de um lado, viabiliza a responsabilização do Estado; e, de outro, rompe o liame necessário entre o resultado danoso e a conduta dos particulares, configurando, em disputas privadas, nítida hipótese de força maior. Precedentes. O Tribunal de origem, soberano na análise do acervo fático-probatório, entendeu que a causa determinante dos prejuízos cobrados na demanda pelo atraso na devolução dos containeres se deve a ato de império da administração da Receita Federal por obstar, erroneamente, o desembarque das mercadorias neles contidas, caracterizando o fato da administração, o qual equipara-se à força maior; causa excludente de responsabilidade civil. Incidência da Súmula 7/STJ. Precedentes. 2. A aplicação da Súmula 7 do STJ impede o exame do dissídio, na medida em que falta identidade entre os paradigmas apresentados e os fundamentos do acórdão, tendo em vista a situação fática do caso concreto, com base na qual deu solução a causa a Corte de origem. 3. Agravo interno desprovido. (AgInt no REsp n. 1.237.376/RJ, relator Ministro Marco Buzzi, Quarta Turma, julgado em 1/9/2016, DJe de 8/9/2016.)

Aliás, no que concerne o fato em comento, consta do RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO PORTUÁRIA - FIPO Nº 22/2023/PA-IBB/GREFL/SFC:

*“[...] No bojo destes acontecimentos, a Santos Brasil Participações S.A., arrendatária do Terminal de Contêineres do Porto de Imbituba - SC se ofereceu aos armadores prejudicados pelo fechamento da barra do rio Itajaí como opção de atracação e movimentação dos contêineres. **Impende destacar que o aceite da recepção dos navios desviados do Terminal Portuário de Navegantes se deu de forma voluntária por parte da Santos Brasil, a recepção de tais embarcações não se deu por determinação por parte de qualquer autoridade ou ente governamental.** 15. Ocorre que o Terminal de Contêineres de Imbituba, embora possua uma boa superestrutura instalada, não tem operado linhas de longo curso nos últimos anos, operando apenas linhas de cabotagem*

e com uma movimentação bastante reduzida com relação às expectativas do seu EVTEA e do seu contrato de arrendamento: movimentando 43.385 Unidades em todo o ano 2021 (com 37% de contêineres vazios) e 51.883 Unidades em todo o ano 2022 - com 44% de contêineres vazios (a partir dos dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ). Registra-se que desde o mês de setembro, o terminal vem recebendo uma linha internacional (a cada três semanas) com rota para o Caribe. A partir desta prospecção de mercado, o Terminal de Contêineres do Porto de Imbituba operou ao todo 8 (oito) navios desviados de Navegantes, 6 (seis) deles em linhas de longo curso e 2 (dois) de cabotagem. A listagem dos navios desviados operados e as quantidades movimentadas estão no documento SEI nº 2120403 fornecido pela gerência de operações da autoridade portuária. 17. Como se pode observar na lista citada acima, o navio MSC Madhu B (navio citado na petição inicial - item 2, o qual a autoridade portuária permitiu manter-se atracado, mesmo não tendo cumprido as pranchas mínimas de movimentação, com a condicionante de posteriormente liberar o berço 2 para a atracação de um navio não-contêineiro) foi o oitavo navio da lista de navios desviados de Navegantes (somados às 3 linhas destinadas a Imbituba, totalizando 11 navios de contêineres entre o dia 06 e o dia 27/10 - conforme Relatório Diário de Operações (2120369 - página 2). 18. Ocorre que, devido à movimentação bastante atípica de contêineres e por problemas das mais diversas naturezas (desde alterações no Sistema Mercante, parametrização do MAPA, passando pela deficiência de equipe, equipamentos e sistemas por parte da Santos Brasil) deu-se um colapso na operação do Terminal e, conseqüentemente, em todo o porto de Imbituba, provocando filas enormes de caminhões no município e inclusive dentro do porto, pois, mesmo após grande espera para solução do desembarço das cargas por parte dos despachantes, o transportador não conseguia retirar a sua carga, pois, com a chegada abrupta de mais de cinco mil contêineres, a arrendatária não conseguiu manter a organização do pátio e, conseqüentemente, a seqüência para a retirada dos contêineres. Parte deste problema foi relatado no Relatório de Inspeção Portuária - RIP nº 51 (2087522) elaborado pela autoridade portuária. [...]"

Assim, comprovada a ausência de imposição do Estado para recebimento das mercadorias, e comprovado pela requerente que o atraso não decorre da Receita Federal ou MAPA, pois os contêineres encontravam-se desembarçados e no pátio da empresa aguardando liberação da ré, não prospera a alegação de ocorrência de fato do príncipe, sendo a procedência do pedido autoral a medida cabível.

Dos danos materiais

Os pressupostos para o reconhecimento da responsabilidade civil estão previstos nos artigos 186 e 927 do Código Civil, os quais elencam os elementos necessários para a caracterização do dever de indenizar, quais sejam, ação ou omissão, culpa ou dolo, nexo de causalidade e dano ou prejuízo:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Da leitura dos dispositivos, é possível afirmar que, para a caracterização da obrigação de indenizar, é necessária a existência dos elementos configuradores do ato ilícito, quais sejam: a) que o fato lesivo seja imputável ao agente por ação ou omissão voluntária, negligência ou imperícia; b) a ocorrência de um dano, material ou moral; e c) a relação de causalidade entre o dano e o comportamento do agente.

Do conjunto probatório constante nos autos e do exposto na presente *decisum*, restou evidente que houve falha na prestação dos serviços da ré, por consentir com o recebimento de número elevado de navios e mercadorias que excediam a capacidade de suas instalações e de seus serviços. Por conseguinte, quando ocorrida falha na prestação do serviço, da qual a ré auferia benefícios econômicos, deve esta responder pelo risco da sua atividade.

Neste sentido, é a jurisprudência:

TRANSPORTE MARÍTIMO - AÇÃO DE COBRANÇA - FRETE SOBRE-ESTADIA AVARIAS CONSIGNATÁRIA DA CARGA - LEGITIMIDADE PASSIVA. A CONSIGNATÁRIA DA CARGA RESPONDE PERANTE O TRANSPORTADOR, PELO PAGAMENTO DO FRETE, DAS TAXAS DE SOBREESTADIA, BEM COMO PELAS AVARIAS CAUSADAS A CONTÊINERES, POR SER A BENEFICIÁRIA DIRETA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, INDEPENDENTEMENTE DA FORMA DE CONTRATAÇÃO E DE IMPORTAÇÃO DAS MERCADORIAS. AÇÃO PARCIALMENTE PROCEDENTE. RECURSO IMPROVIDO. (TJSP. Apelação Cível 1003280-61.2019.8.26.0562; Relator: Itamar Gaino; Órgão Julgador: 21ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 4ª Vara Cível; Data do Julgamento: 08/02/2021; Data de Registro: 10/02/2021).

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS. CUSTOS EXTRAS DE ARMAZENAGEM. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA. RECURSO DA RÉ. I - PRELIMINAR. NULIDADE DA SENTENÇA. ARGUIÇÃO DE JULGAMENTO "EXTRA PETITA". SENTENÇA FUNDAMENTADA NA RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO TRANSPORTADOR. ARGUMENTO NÃO LEVANTADO PELAS PARTES. FATO INCONTROVERSO DE QUE A RÉ AGIU NA CONDIÇÃO DE AGENTE DE CARGAS, CUJA ATIVIDADE NÃO É A DE TRANSPORTE. SENTENÇA QUE ULTRAPASSOU OS LIMITES DA LIDE. VÍCIO VERIFICADO. ANULAÇÃO DO VEREDITO QUE SE IMPÕE. "Diz-se extra petita a decisão que (i) tem natureza diversa ou concede à parte coisa distinta da que foi pedida; (ii) leva em consideração fundamento de fato não suscitado por qualquer das partes, em lugar daqueles que foram efetivamente suscitados, ou (iii) atinge sujeito que não faz parte do processo. [...] Exemplo de ofensa à congruência objetiva se dá [...] ou ainda quando o juiz, ao decidir, leva em consideração, na sua motivação, fundamento de fato não alegado por qualquer das partes e cuja análise não poderia ter sido feita de ofício". (DIDIER, Fredie Didier Júnior; BRAGA, Paulo Sarno; DE OLIVEIRA, Rafael Alexandria. Curso de Direito Processual Civil: teoria da prova, direito probatório, decisão precedente, coisa julgada e tutela provisória. 13 ed. Salvador: Ed. Jus Podivm, 2018, v. 2, p. 412-413 e 420-421) CAUSA MADURA. DEMANDA APTA AO JULGAMENTO DE MÉRITO, NA FORMA DO ARTIGO 1.013, § 3, II, DO CPC/2015. II - MÉRITO. RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL. ATRASO NA LIBERAÇÃO DA MERCADORIA QUE RESULTOU NA COBRANÇA DE VALORES EXTRAS DE ARMAZENAGEM, QUITADOS PELAS EMPRESAS AUTORAS JUNTO AO TERMINAL PORTUÁRIO. EMPRESA RÉ CONTRATADA COMO AGENTE DE CARGAS PELAS AUTORAS/IMPORTADORAS. PARTE RÉ QUE, NA CONDIÇÃO DE AGENTE DE CARGAS, É RESPONSÁVEL PELOS TRÂMITES NECESSÁRIOS À IMPORTAÇÃO, DESDE A CONTRATAÇÃO DA TRANSPORTADORA ATÉ A ENTREGA DAS MERCADORIAS ÀS IMPORTADORAS. EXISTÊNCIA DE CONTRATO ENTRE AS PARTES E DE ATRASO NA LIBERAÇÃO DA CARGA INCONTROVERSO. ATRASO ESSE DECORRENTE DE FALHA NO SERVIÇO PRESTADO POR TERCEIRA EMPRESA CONTATADA/INDICADA PELA RÉ QUE IMPLICA EM DEFEITO NO PRÓPRIO SERVIÇO DE AGENCIAMENTO DE CARGAS, A RESULTAR EM CUSTOS EXTRAS ÀS IMPORTADORAS. DEVER DA RÉ DE ARCAR COM O ÔNUS DA DESÍDIA DECORRENTE DA FALHA NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS. PROVA SUFICIENTE ACERCA DA RESPONSABILIDADE DA RÉ PERANTE ÀS AUTORAS ACERCA DA LIBERAÇÃO DAS CARGAS, TANTO É QUE EFETUAVA COBRANÇAS DA EMPRESA TRANSPORTADORA QUANTO À LIBERAÇÃO DA DOCUMENTAÇÃO E REPASSAVA AS INFORMAÇÕES PARA AS AUTORAS. DEVER DE

INDENIZAR RECONHECIDO. VALORES REQUERIDOS PELAS AUTORAS NÃO IMPUGNADOS PELA RÉ. RECONHECIMENTO ÀS DEMANDANTES DO DIREITO DE REEMBOLSO DAS QUANTIAS COMPROVADAMENTE QUITADAS, ACRESCIDAS DE JUROS DE MORA E DE CORREÇÃO MONETÁRIA. POSSIBILIDADE DESSES VALORES SEREM OBJETO AÇÃO REGRESSIVA CONTRA A EMPRESA QUE A RÉ ALEGA TER DADO CAUSA AO IMBRÓGLIO. PROCEDÊNCIA DOS PEDIDOS INICIAIS QUE SE IMPÕE RECONHECIDA. ENCARGOS DA SUCUMBÊNCIA. OBRIGAÇÃO DA PARTE RÉ, VENCIDA NA CAUSA. INCIDÊNCIA DOARTIGO 85, "CAPUT" E § 2º, DO CPC/2015. HONORÁRIOS RECURSAIS. ÊXITO PARCIAL DO RECURSO. INAPLICABILIDADE. PRECEDENTES DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. (TJSC, Apelação n. 5001233-47.2019.8.24.0030, do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, rel. Luiz Zanelato, Primeira Câmara de Direito Comercial, j. 18-11-2021).

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS NO CONTEXTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. ENCARGOS POR SOBREESTADIA. SENTENÇA QUE JULGOU PROCEDENTE O PEDIDO. APELO DA RÉ EM QUE SUBLINHA VERSAR A DEMANDA ACERCA DE RELAÇÃO JURÍDICA DE SOBREESTADIA E QUE A DOCUMENTAÇÃO APRESENTADA PELA AUTORA NÃO COMPROVA TENHA EXISTIDO ACORDO SOBRE OS VALORES QUE PODERIAM SER COBRADOS A ESSE TÍTULO, E QUE A DOCUMENTAÇÃO FOI PRODUZIDA UNILATERALMENTE PELA AUTORA, DE MANEIRA QUE ESSA DOCUMENTAÇÃO NÃO PODERIA TER SIDO UTILIZADA PELO JUÍZO DE ORIGEM PARA EMBASAR O PROVIMENTO CONDENATÓRIO. APELO INSUBSISTENTE. OBRIGAÇÃO QUE ENVOLVE O PAGAMENTO POR ENCARGOS GERADOS POR SOBREESTADIA, CUJO FATO GERADOR ESTÁ NO ATRASO NA OPERAÇÃO DO DESEMBARAÇO ADUANEIRO CAUSADO POR SUSPEITA DE FRAUDE, O QUE CONSUMIU CONSIDERÁVEL TEMPO QUE, ASSIM, SOBRE-EXCEDEU AQUELE DE ISENÇÃO, LEGITIMANDO QUE SE COBRASSE DA RÉ OS ENCARGOS POR SOBREESTADIA, SEGUNDO AS NORMAS QUE REGULAM O TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. RÉ QUE, COMUNICADA DE QUE AS MERCADORIAS TRANSPORTADAS TINHAM SIDO RETIDAS, NÃO ADOTOU NENHUMA PROVIDÊNCIA PARA A SOLUÇÃO DO PROBLEMA ADMINISTRATIVO, A DAR AZO A QUE AS MERCADORIAS TIVESSEM SIDO DECLARADAS COMO ABANDONADAS. ENCARGOS POR SOBRESTADIA QUE, SEGUNDO O OBSERVADO NA R. SENTENÇA, POSSUEM NATUREZA JURÍDICA DE INDENIZAÇÃO PELA PRIVAÇÃO DE USO DE EQUIPAMENTO DURANTE O TEMPO EM QUE SE AGUARDA PELO DESEMBARAÇO ADUANEIRO. APLICAÇÃO DO ARTIGO 927 DO CÓDIGO CIVIL, CARACTERIZANDO-SE ATO ILÍCITO A SER REPARADO. DOCUMENTAÇÃO PRODUZIDA PELA AUTORA QUE LEGITIMAMENTE COMPROVA OS VALORES COBRADOS A TÍTULO DE SOBREESTADIA E QUE SÃO AQUELES AJUSTADOS PELAS PARTES. SENTENÇA MANTIDA. APELO DESPROVIDO. ENCARGOS DE SUCUMBÊNCIA, COM A MAJORAÇÃO DOS HONORÁRIOS DE ADVOGADO. (TJSP; Apelação Cível 1016505-12.2023.8.26.0562; Relator (a): Valentino Aparecido de Andrade; Órgão Julgador: 15ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 4ª Vara Cível; Data do Julgamento: 13/08/2024; Data de Registro: 27/08/2024)

No que concerne aos gastos despendidos a título de armazenagem, em que pese previsão contratual da possibilidade de ressarcimento dos serviços emergenciais prestados pela ré, não existe expressa responsabilidade da parte autora pelos atrasos ocorridos, ainda mais quando comprovada a irrazoabilidade no prazo de retenção das cargas, por esses motivos, entendo por ilegal a cobrança de valores pelos dias que extrapolem o 1º período contratado. Acerca do tema:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. SERVIÇO DE ARMAZENAGEM DE IMPORTAÇÃO EM TERMINAL DE CONTÊINERES. ATRASO NA LIBERAÇÃO DA CARGA PELO OPERADOR PORTUÁRIO. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA DEFERIDA NA ORIGEM. INSURGÊNCIA DO AUTOR. PEDIDO DE SUSPENSÃO DAS TAXAS DE ARMAZENAGEM A CONTAR DO DESEMBARAÇO ADUANEIRO. ALEGADA SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA DECORRENTE DE CALAMIDADE PÚBLICA, POR PARTE DO OPERADOR, A FIM DE JUSTIFICAR O ATRASO. FECHAMENTO DO PORTO DE NAVEGANTES EM VIRTUDE DAS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS. DESVIO DE NAVIOS PARA O PORTO DE IMBITUBA. OPERADOR PORTUÁRIO, ARRENDATÁRIO DOS SERVIÇOS, QUE EXPRESSAMENTE SE COMPROMETEU COM O ARRENDANTE A OPERAR EM CASOS DE EMERGÊNCIA E CALAMIDADE. CUSTOS DA MORA QUE NÃO PODEM SER IMPUTADOS INTEIRAMENTE À EMPRESA IMPORTADORA. RESTABELECIMENTO DO EQUILÍBRIO CONTRATUAL A SER BUSCADO EM FACE DA ARRENDANTE, NOS TERMOS DO CONTRATO. NECESSÁRIA EQUALIZAÇÃO DOS INTERESSES. SUSPENSÃO DO PAGAMENTO A PARTIR DO TERMO DA ESTADIA CONTRATADA. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. (TJSC, Agravo de Instrumento n. 5004790-59.2024.8.24.0000, do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, rel. Vitoraldo Bridi, Quarta Câmara de Direito Comercial, j. 07-05-2024).

Ressai-se que a condenação da ré ao pagamento da integral dos valores a título de armazenagem fere o princípio da razoabilidade e os usos e costumes que regiam as relações de comércio marítimo, uma vez que em condições habituais a parte autora faria uso do primeiro período de contratação.

Assim, a declaração de ilegalidade da cobrança das despesas de armazenagem a partir do 2º período e a condenação da parte ré ao reembolso de valores despendidos a título de armazenagem referente aos períodos posteriores, é a medida que se impõe.

Tem-se, portanto, necessário a condenação da parte ré ao pagamento dos danos materiais decorrentes do valor excedente ao período em que permaneceu no terminal portuário. Consequentemente, é improcedente o pedido reconvenicional para cobrança e declaração de legalidade das despesas de armazenagem.

DISPOSITIVO

Ante o exposto, com fulcro no art. 487, I, do Código de Processo Civil, resolvo o mérito e **JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE** a demanda proposta por **PREXX COMERCIO E IMPORTACAO LTDA** em face de **SANTOS BRASIL PARTICIPACOES S.A.** para:

A) DECLARAR a ilegalidade da cobrança a título de armazenagem a partir do 2º Período, referente as cargas condicionadas na *Bill's of Landing* de n. MEDUUH909985;

B) CONDENAR a parte ré a restituir o valor pago a título de armazenagem, excluindo-se o valor referente ao primeiro período, o qual deverá sofrer correção monetária pelo IPCA desde os respectivos desembolsos e juros de mora de 1% ao mês desde a citação, ambos até e inclusive o dia 29/08/2024. A partir do dia 30/08/2024, a correção monetária será pela IPCA e os juros de mora pela SELIC, deduzido o IPCA, nos termos da nova redação do art. 406, CC.

Mantenho a tutela de urgência deferida nos autos.

Ainda, **JULGO IMPROCEDENTE** os pedidos formulados em sede de reconvenção pela ré **SANTOS BRASIL PARTICIPACOES S.A.** contra **PREXX COMERCIO E IMPORTACAO LTDA.**

CONDENO a ré/reconvinte ao pagamento de custas processuais e honorários advocatícios em favor do procurador da parte autora/reconvinda relativas à ação principal e reconvenção, os quais arbitro em 10% sobre o valor atualizado da causa e 10% sobre o valor da reconvenção, ambos arbitrados na *decisum* de evento 59, nos termos do art. 85, §§ 1º e 2º, do CPC e, aplicação do AgInt no ARESP Nº 1.569.399 - SP.

Publique-se. Registre-se. Intime-se.

Saliente-se que, no caso de pagamento/depósito de valor incontroverso e desde que indicados os dados bancários, expeça-se alvará em favor do beneficiário.

Transitada em julgado, certifique-se, e, após archive-se com as devidas baixas.

Documento eletrônico assinado por **WELTON RUBENICH, 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.tjsc.jus.br/eproc/externo_controlador.php?acao=consulta_autenticidade_documentos, mediante o preenchimento do código verificador **310071054622v6** e do código CRC **edfb5a42**.

Informações adicionais da assinatura:
Signatário (a): WELTON RUBENICH
Data e Hora: 30/01/2025, às 20:18:33

1. Disponível em <<https://sgpe.sea.sc.gov.br/cpavPastaExterna/view?cpavPastaExtTipo=pastaExtConferencia&pastaExtDto=bnVQcm9jZXNzbywzOTEyO251QW5vLDIwMjM7Y2RPMdhhb1NldG9yLDEzNzcxO2NkVmVyaWZpY2FjYW8sR085NTQ1WFI=>>>. ↩

2. Disponível em <<https://sgpe.sea.sc.gov.br/cpavPastaExterna/view?cpavPastaExtTipo=pastaExtConferencia&pastaExtDto=bnVQcm9jZXNzbywzOTQwO251QW5vLDIwMjM7Y2RPMdhhb1NldG9yLDEzNzcxO2NkVmVyaWZpY2FjYW8sSIILOVYwOTI=>>>. ↩

3. Disponível em <<https://sgpe.sea.sc.gov.br/cpavPastaExterna/view?cpavPastaExtTipo=pastaExtConferencia&pastaExtDto=bnVQcm9jZXNzbywzOTEzO251QW5vLDIwMjM7Y2RPMdhhb1NldG9yLDEzNzcxO2NkVmVyaWZpY2FjYW8sNTZFMIE2UFA=>>>. ↩

4. Art. 1º Poderão ser realizadas por meio de portos localizados em outras unidades da Federação as importações cujo desembarque ocorra no período compreendido entre 4 de outubro de 2023 e 3 de novembro de 2023, com amparo nos seguintes dispositivos do RICMS/SC-01: I – arts. 177, 196 e 246 do Anexo 2; e II – art. 10 do Anexo 3. Parágrafo único. O desembaraço aduaneiro das mercadorias de que trata este artigo deverá ser realizado em território catarinense. ↩

5005935-94.2023.8.24.0030

310071054622.V6