



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000004314

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1032800-27.2023.8.26.0562, da Comarca de Santos, em que é apelante PINUSTAN INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE MADEIRAS LTDA, é apelado ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD (REPRESENTADA POR ZIM DO BRASIL LTDA).

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 37ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: **Negaram provimento ao recurso. V. U.**, de conformidade com o voto do relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Desembargadores AFONSO CELSO DA SILVA (Presidente), SERGIO DA COSTA LEITE E PEDRO KODAMA.

São Paulo, 8 de janeiro de 2025.

AFONSO CELSO DA SILVA

Relator(a)

Assinatura Eletrônica

APELAÇÃO Nº 1032800-27.2023.8.26.0562

37ª CÂMARA DE DIREITO PRIVADO

APELANTE: PINUSTAN INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE MADEIRAS LTDA.

APELADO(A): ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD (REPRESENTADA POR ZIM DO BRASIL LTDA.)

MAGISTRADO(A): DR.(A) REJANE RODRIGUES LAGE

VOTO: 29.096

ACÓRDÃO

Apelação – Transporte marítimo internacional – Ação de cobrança – Sentença de procedência – Irresignação da ré.

Preliminar de ilegitimidade passiva rejeitada.

Inaplicabilidade do CDC – Partes litigantes que não se enquadram no conceito de fornecedor ou consumidor final, figurando como integrantes da cadeia produtiva.

Sobrestadia de contêiner (“detention”) – Documentos apresentados que confirmam a relação negocial entre as partes – Conhecimento de embarque e reserva de praça que apontam a ré como embarcadora/exportadora das mercadorias transportadas e fazem referência aos termos e condições que regulam as taxas de “detention”, além dos juros e multa aplicáveis pelo atraso – Obrigação, ademais, intrínseca à relação comercial – Responsabilidade da ré pelo pagamento das despesas decorrentes da extrapolação do “free time”, ainda que a exportação tenha se dado na modalidade “Free On Board” (FOB) – Precedentes – Inexistência de excesso no valor cobrado – Sentença mantida.

Recurso improvido.

Vistos.

Trata-se de apelação da parte ré visando à reforma da r. sentença, cujo relatório se adota em complemento, que julgou procedente o pedido da ação de cobrança, nos seguintes termos:

Ante o exposto, julgo procedente o pedido para condenar a Ré ao pagamento de US\$ 984,00, a ser convertido para moeda nacional pela taxa de câmbio registrada no dia do pagamento, com juros de 1% ao mês desde a citação. Sem correção monetária, até a data da conversão, porque a utilização da moeda estrangeira já tem por finalidade afastar a desvalorização monetária. Condeno, ainda, a Ré a arcar com o valor da multa no importe de R\$ 1.015,05, valor a ser corrigido da data do ajuizamento da ação e com juros a partir da citação. A Ré arcará com as custas, despesas processuais e honorários advocatícios da parte autora, que fixo em 10% do valor da condenação, com juros moratórios de 1% ao mês, a contar do trânsito em julgado, conforme art. 85, §16, do CPC.

Alega a apelante, em síntese, que: é parte ilegítima para figurar no polo passivo da ação, pois a contratação dos serviços da apelada foi feita pela Asia Shipping, sendo que processo se deu por meio do *Incoterm* FOB, em que a pactuação do transporte marítimo internacional se dá pelo importador das mercadorias, e não pelo exportador; a responsabilidade pelo pagamento da despesa cobrada neste processo é da pessoa jurídica que contratou os serviços da apelada, ou seja, a Asia Shipping; o Código de Defesa do Consumidor é aplicável ao caso, tendo em vista a teoria mitigada e a existência de cláusulas de adesão; o valor total devido em razão dos 4 dias de *detention* para os dois contêineres seria de USD 142,00, e não de USD 984,00; ainda que se entenda que o valor indicado na tabela seja por dia e não por

período, a quantia devida para cada contêiner seria de USD 284,00, totalizando USD 568,00 para os dois contêineres; o *booking* recebido pela apelante se deu pela Asia Shipping, sem que dele constasse qualquer informação de valores de *detention*, multas ou juros. Pugna, ao final, pela reforma da r. sentença.

Recurso tempestivo, preparado e contrarrazoado.

É o relatório.

1. Inicialmente, rejeita-se a preliminar de ilegitimidade passiva, na medida em que, segundo a Teoria da Asserção, a legitimidade deve ser apurada de acordo com os fatos descritos na petição inicial, tendo a parte autora sustentado que a exportadora retirou os contêineres vazios no terminal designado pelo transportador marítimo e ficou com eles além do prazo estabelecido, incidindo a taxa de *detention*. Observe-se que a análise do mérito dará o perfeito dimensionamento da responsabilidade discutida nos autos.

2. No mérito, aduz a parte autora na inicial que a ré permaneceu na posse dos contêineres ZCSU6600701 e ZCSU7465252 por período superior ao prazo de tolerância (*free time*), ensejando a taxa de sobrestadia (*detention*). Pretendeu, assim, o recebimento do importe equivalente a US\$ 984,00, além do montante de R\$ 1.015,05 a título de multa.

Citada, a ré argumentou, em resumo, que a responsabilidade pelo pagamento da despesa cobrada seria da contratante dos serviços da autora, ou seja, da Asia Shipping; impugnou, ainda, o valor pleiteado pelos 4 dias de sobrestadia, bem como a incidência de multa e juros.

Após réplica (fls. 214/242) e manifestação da ré sobre o novo documento juntado aos autos (fls. 247/260), o feito foi sentenciado, julgando-se procedente o pedido da ação de cobrança.

Da análise dos autos, verifica-se que a relação estabelecida entre as partes não é de consumo, não havendo que se falar em aplicação do Código de Defesa do Consumidor.

Isso porque, nos contratos de transporte de marítimo internacional, os envolvidos, via de regra, não se enquadram no conceito de fornecedor ou consumidor final previstos nos artigos 2º e 3º do CDC, figurando, em verdade, como integrantes da cadeia produtiva, o que enseja relação de insumo. A isso se soma o fato de que a apelante não pode ser considerada hipossuficiente na relação contratual.

Firmada tal premissa, considerando o que constou da contestação e das razões de apelação, extrai-se que a principal linha de defesa da ré se fundamenta na alegação de que a contratação do transporte marítimo internacional se deu pela importadora das mercadorias, e não pela exportadora, cabendo à Asia Shipping a responsabilidade pelo pagamento dos valores cobrados pela extrapolação do *free time*.

Ocorre, no entanto, que o *Bill of Lading* juntado à fls. 41/42 e 209/210 aponta a ré como embarcadora/exportadora das mercadorias transportadas, assim como a reserva de praça (*Booking Confirmation*) constante de fl. 155, que foi previamente enviada à apelante, conforme e-mails de fls. 175/176 e 177.

O *Bill of Lading* faz referência ao *Booking* nº ZIMUPGU8013435, no qual há a previsão da cobrança a título de *detention* (fls. 39/40), além de mencionar o documento contendo os termos e condições que regulam a sobrestadia de contêiner, registrado em cartório sob o nº 742.586, cuja cópia foi trazida às fls. 89/100.

A alegação da apelante de que modalidade do transporte torna a importadora responsável pelos valores cobrados não prospera, mesmo porque, consoante a ilustração extraída por ela própria do site da Receita Federal (fl. 274), observa-se que, pelas regras do *Incoterm Free On Board – FOB* (Livre a Bordo), o vendedor/exportador somente encerra suas obrigações e responsabilidades quando a mercadoria, desembarçada para a exportação, é entregue, arrumada, a bordo do navio no porto de embarque, sendo certo que o valor cobrado pela sobrestadia dos contêineres ZCSU6600701 e ZCSU7465252 é anterior a esse marco.

Dessa forma, merece ser encampado o entendimento do d. juízo de primeiro grau, *in verbis* (fls. 264/266 – sem destaques no original):

A Ré confessa que embarcou a mercadoria para o exterior e que a intermediação do embarque se deu pela ASIA SHIPPING. O e-mail de 01/11/2022 é anterior ao embarque e tratava especificamente da forma deste (fls. 177).

Ora, ainda que a Ré não tenha efetuado a reserva de praça, valeu-se da contratação por meio dos serviços prestados por terceiro, fazendo uso do transporte marítimo. Aliás, a Ré admite que efetuou a venda internacional por meio do Incoterm “FOB”, de modo que recebeu o cofre, fez a estufagem e entregou o cofre ao terminal, de modo que a Ré respondia pela carga enquanto não estivesse embarcada.

A pactuação do frete em tal modalidade, diversamente do sustentado pela Ré, termina por corroborar a obrigação dela de arcar com as despesas anteriores ao

embarque do cofre. Contudo, tal aspecto é irrelevante, porquanto o pagamento da taxa foi previsto no BL na qual a Ré figura como exportadora.

O pagamento da sobrestadia é decorrência da manutenção do contêiner por período superior ao permitido free time de modo que incumbe a empresa Ré arcar com tal valor.

Importante ressaltar que tal cobrança decorre de praxe comercial de conhecimento de todos os que atuam nesta atividade, tendo sido livremente anuída pelas partes.

(...) Assim, a previsão do pagamento de taxas consta do B/L, o que legitima a ciência da Ré dos valores pretendidos. As datas da retirada do cofre e de sua devolução não foram objeto de impugnação (fls. 43/46).

Por mais que a Ré argumente que não contratou, ao estufar o cofre e promover a exportação, aceitou às condições praticadas pela Autora, confirmando a relação contratual das partes.

(...) Dessa forma, diante da contratação de empresa para organizar a remessa da carga ao exterior, por meio da emissão de BL em nome da exportadora (Ré), não restam dúvidas do vínculo contratual das partes; e, no caso dos autos, é perfeitamente cabível cobrança dos valores por descumprimento contratual ante a demora na devolução dos contêineres, além do prazo pactuado.

Rememora-se, ainda, a doutrina especializada:

Sobrestadia (demurrage) é a indenização paga pelo afretador num fretamento por viagem, pelo tempo que exceder das estadias nas operações de carga e descarga de um navio, conforme estiver estipulado na carta-partida. Mesmo que paga imediatamente, a sobrestadia não pode se prolongar indefinidamente, sendo em geral também fixado um prazo máximo para ela.

Diz-se que um navio entra em sobrestadia ou sobredemora (Demurrage em inglês e surestarie em francês) quando o tempo utilizado para as operações de carregamento ou descarga for superior ao tempo concedido no contrato para a estadia do navio. Por outras palavras, a sobrestadia

consiste no excesso de dias utilizados nas operações de carregamento e descarga em relação aos dias concedidos para estadia. (GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. Teoria e prática do direito marítimo. 2ª ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 196)

Sobre o tema, oportuno trazer à colação a jurisprudência deste E. Tribunal:

*AÇÃO DE COBRANÇA. SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA. APELAÇÃO IMPROVIDA. TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. SOBRE-ESTADIA. RESSARCIMENTO. VALOR DEVIDO. Ação julgada procedente, reconhecendo-se responsabilidade da ré pelo pagamento do valor correspondente à sobre-estadia. Primeiro, rejeitam-se as alegações da ré de fato novo a comprovar sua ilegitimidade passiva, a partir do julgamento e do acordo realizados naquele processo (composto de vários interesses) que teve curso na China e que teriam prejudicado a presente ação que tramitava no Brasil. Evidente a distinção entre os interesses e direitos tratados nos dois processos. Na ação que tramita no Brasil, cuida-se do ressarcimento pelos valores da sobre-estadia (demurrage) cobrada pela MSC. E, naquela ação que tramitou na China, foram compostos valores de interesses relacionados a frete e locação dos contêineres (além de outros interesses daquelas duas partes). E segundo, mantém-se a conclusão de primeiro grau sobre a existência e responsabilidade da ré pelo valor da sobre-estadia. A locação dos contêineres se deu pela confirmação da reserva/ booking nº 241ISZ0965170. A autora justificou sua cobrança pelo fato de a MSC ter-lhe exigido o valor da sobre-estadia ("detention"). **A ré atuou na condição de exportadora e teria causado o prejuízo, ao receber os contêineres e não providenciar sua tempestiva devolução.** Esse o ponto crucial da controvérsia entre as partes. Há nos autos troca de e-mails confirmando o envolvimento da ré em negociações com a autora naquele booking. **Irrelevante, por isso, que a exportação tenha sido negociada com a cláusula "FOB" (fl. 192).** **Ao receber os contêineres, a ré assumiu responsabilidade contratual pela devolução dos contêineres, até o embarque.** Cabia a ela esclarecer esse fato (recebimento dos contêineres) que, aliás, foi reconhecido*

também pela decisão da Justiça da China. Em outras palavras, havendo prova de que a ré reservou e teve os contêineres à sua disposição, era dela a prova de que cumpriu sua obrigação tempestivamente. Cuidava-se de fato impeditivo do crédito discutido nos autos. Autora que pagou os valores à MSC e deve ser ressarcida. Ação procedente. SENTENÇA MANTIDA. RECURSO IMPROVIDO (TJSP; Apelação Cível 1017285-86.2017.8.26.0068; Relator: Alexandre David Malfatti; Órgão Julgador: 17ª Câmara de Direito Privado; Foro de Barueri - 5ª Vara Cível; Data do Julgamento: 28/06/2022; Data de Registro: 28/06/2022 – sem grifos no original).

TRANSPORTE MARÍTIMO. Ação declaratória de inexistência de relação jurídica. Sobreestadia (demurrage) de contêiner. Autora (exportadora e embarcadora) que se responsabilizou pela devolução dos contêineres e pelo pagamento de eventuais despesas decorrentes de atraso, ainda que a exportação tenha se dado na modalidade FOB (free on board). Descumprimento do prazo fixado. Inexistência de abusividade ou necessidade de demonstração de culpa. Relação jurídica existente. Sentença mantida. RECURSO NÃO PROVIDO (TJSP; Apelação Cível 1000722-73.2020.8.26.0080; Relator: Fernando Sastre Redondo; Órgão Julgador: 38ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro - 11ª Vara Cível; Data do Julgamento: 04/05/2022; Data de Registro: 06/05/2022 – sem grifos no original).

Cobrança. Legitimidade passiva da ré, na qualidade de exportadora e responsável pelo embarque da mercadoria. Decisão mantida. Preliminar afastada. Cobrança. Detention. Ocorrência de contraestadia. Documentos coligidos aos autos que confirmam a relação negocial entre as partes. Obrigação de embarque das mercadorias que pertencia à ré, o que corrobora a utilização dos containers e sua devolução intempestiva – Desnecessidade de apreciação da cláusula FOB, pois não se discute frete ou outra despesa a ela ligada, nem a responsabilidade por seu pagamento. Indenização devida por ato anterior ao embarque das mercadorias no navio da autora e que foi realizado pela ré. Presença de prova a emoldurar o fato constitutivo do direito da autora, nos moldes do artigo 373, inciso I, do CPC. Transgressão de cânone

contratual em raias do pacta sunt servanda. Mister se faz o pagamento da quantia reclamada nos moldes professados no decisum. Sentença mantida. Recurso improvido (TJSP; Apelação Cível 1007714-35.2015.8.26.0562; Relator: Sérgio Rui; Órgão Julgador: 36ª Câmara Extraordinária de Direito Privado; Foro de Santos - 1ª Vara Cível; Data do Julgamento: 13/11/2017; Data de Registro: 13/11/2017 – sem grifos no original).

Por conseguinte, restando incontroverso que os contêineres extrapolaram o *free time* em 4 dias, afigura-se adequada a cobrança da tarifa de *detention*.

Em relação ao valor, verifica-se que, no caso do cofre do tipo 40'HC, o *free time* era de 14 dias (conforme tabela de fl. 32), durando entre 14/11/2022 (retirada dos contêineres) e 27/11/2022, de modo que devem ser aplicadas as diárias de USD 105,00 para os dias 28/11 e 29/11 e USD 141,00 para os dias 30/11 e 01/12 (o embarque ocorreu em 02/12/2022). Como eram dois contêineres, chega-se ao montante de USD 984,00, que corresponde exatamente ao valor pleiteado pela autora-apelada, conforme planilha de fl. 317.

No tocante à multa e aos juros, como bem observado na r. sentença, “a cobrança de multa e juros assim como a previsão da cobrança de '*detention*', constam do termo de responsabilidade registrado sob o nº 742.586, no 1º Ofício de Registro de Títulos e Documentos e Civil de Pessoa Jurídica em Santos, que é mencionado pelo documento de fls. 89/102” (fl. 266).

Frise-se que o *Booking* (fls. 39/40) correspondente ao embarque dos contêineres em questão (previamente enviado à apelante – fl. 177) contém a previsão da cobrança a título de *detention* e remete ao referido

termo de responsabilidade que regula a sobrestadia, prevendo os encargos cobrados (fls. 96/97).

No mais, ao contrário do que afirma a recorrente, a base de cálculo dos juros está correta, eis que, como visto acima, a taxa de *detention* devida é mesmo de USD 984,00.

À guisa de conclusão, de rigor a manutenção da r. sentença, majorando-se os honorários sucumbenciais para 20% sobre a base de cálculo definida em primeiro grau, à luz do art. 85, § 11, do CPC.

Vale observar que foram analisados todos os argumentos capazes de, em tese, infirmar a solução dada ao caso.

Anote-se, por fim, que para acesso às instâncias extraordinárias não é preciso mencionar expressamente todos os preceitos legais deduzidos pelas partes, sendo pacífico o entendimento do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que “*tratando-se de prequestionamento, é desnecessária a citação numérica dos dispositivos legais, bastando que a questão posta tenha sido decidida*” (ED em RMS nº 18205-SP, rel. Min. Felix Fischer, j. 18/04/2006).

Ante o exposto, pelo meu voto, **NEGO PROVIMENTO** ao recurso.

AFONSO CELSO DA SILVA

Relator

(assinado digitalmente)