



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000384735

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1020506-14.2023.8.26.0506, da Comarca de Ribeirão Preto, em que é apelante CAPITAL AGRO BRL LTDA, é apelado TERMINAL DE VEÍCULOS DE SANTOS S.A..

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 22ª 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 CAMPOS MELLO (Presidente) E JÚLIO CÉSAR FRANCO.

São Paulo, 22 de abril de 2025.

HÉLIO NOGUEIRA
Relator(a)
Assinatura Eletrônica

Apelação Cível - Digital

Processo nº 1020506-14.2023.8.26.0506

Comarca: 5ª Vara Cível – Ribeirão Preto

Apelante: Capital Agro Brl Ltda.

Apelada: Terminal de Veículos de Santos S/A

Voto nº 34.611

Apelação Cível. Medida Cautelar de Urgência em Caráter Antecedente convertida em Ação Declaratória de Inexistência de Débito. Sentença de improcedência do pedido. Inconformismo da autora. Aplicação do CDC. Impossibilidade. Autora que fez uso dos serviços prestados pela ré como incremento de atividade econômica. Veículos entregues em terminal, para depósito até embarque marítimo da carga. Relatórios no recebimento e desembarço que apontaram avarias leves e moderadas. Embarque de alguns veículos obstados. Reparos e manutenção de bens no estado que cabe ao titular da carga. Demora no conserto e contratação de novo embarque que levou à permanência dos bens em depósito. Serviços prestados. Valores devidos. Sentença mantida. Honorários majorados. Art. 85, §11, do CPC. Recurso não provido, nos termos da fundamentação.

Cuida-se de Apelação Cível que objetiva a reforma da respeitável sentença de fls. 217/221, que, em **“Medida Cautelar de Urgência em Caráter Antecedente”** convertida em **“Ação Declaratória de Inexistência de Débito”**, julgou improcedente o pedido, com extinção do feito com

resolução do mérito, nos termos do artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil, com revogação da tutela anteriormente concedida. A autora foi condenada ao pagamento das custas e despesas processuais, além de honorários advocatícios arbitrados em 10% do valor atualizado da causa, observados os termos da gratuidade da justiça.

A autora, não conformada com a decisão, apela (fls. 224/232).

Alega, em síntese, que a relação estabelecida entre as partes é regida pelo CDC por força da desigualdade econômica, financeira, física e técnica entre as partes, sendo certo que os serviços utilizados satisfazem necessidade essencial de seu negócio, que jamais pôde negociar cláusula, o que deixa claro a relação de consumo.

Seria possível, entende, a aplicação do CDC por equiparação, nos termos do que entendeu o STJ ao analisar o REsp 567.192 por sua Quarta Turma ao decidir que uma sociedade empresária de pequeno porte, na relação contratual com um fornecedor de grande porte, pode ser considerada vulnerável, de modo a ser equiparada à figura de consumidor (artigo 29 do CDC), caso o fornecedor tenha violado quaisquer dos dispositivos previstos nos artigos 30 a 54 do CDC. E, no caso, teria havido afronta ao art. 31 do CDC quanto à deficiência na clareza da oferta e apresentação de valores e prática abusiva (art. 39, V, do CDC).

Sobre o dano, afirma não ter sido a real causadora do dano, mas que houve culpa exclusiva da ré, que

teria demorado a comunicar o defeito que resultou na estadia prolongada no terminal e gerado problemas à sua pessoa para a resolução dos problemas enfrentados para os reparos. Em especial, porque a Tabela de Preços publicada pela apelada menciona cobrança por calibragem de pneus e pequenos reparos em avarias para possibilitar embarque da carga (item 3.3 – fl. 95). A carga, no caso, teria sido inspecionada pela requerida e o respectivo custo foi devidamente cobrado.

Afirma que, nos termos dos relatórios apresentados, foi informada que em uma das máquinas havia um pneu murcho horas antes do embarque do maquinário (21/12/2022). Fato é que a data de entrada da mercadoria se deu em 16/12/2022. E foi a apelada a responsável por comunicar o vazamento de óleo no navio, ou seja, não foi a embarcação que recusou o veículo. A permanência dos veículos em estadia, pelo prazo de 34 dias, ocorreu por atitude temerária da ré.

Requer seja o recurso provido, para ver provido o pedido deduzido e a demanda julgada totalmente procedente.

O recurso é tempestivo e foi preparado (fls. 233/234).

Em contrarrazões, a apelada postula seja negado provimento ao recurso, mantendo-se inalterada a r. sentença (fls. 265/277).

O recurso foi recebido no seu regular efeito.

É o relatório.

Cuida-se de ação declaratória de inexistência de débito ajuizada pela autora ao argumento de que a relação estabelecida entre as partes é regida pelo CDC e não poderia ser obrigada ao pagamento do valor apresentado pela ré, pois teria sido ela a responsável exclusiva pelo impedimento de embarque dos maquinários exportados, por falha na prestação de seus serviços.

Argumentou, no caso, que a ré teria deixado de informar de imediato quando da entrada da mercadoria em seu terminal qualquer avaria visualmente constatada e, se ocorrida ou constatada após o recebimento da carga, era sua obrigação comunicar a quem de direito para adoção das medidas cabíveis.

Afirma, no mais, que o acesso aos terminais é dificultoso, burocrático e chega a ser impeditivo, o que prejudica o acompanhamento do embarque de cargas ou a resolução de avarias.

A ré, em defesa, alegou que os bens foram inspecionados na chegada ao terminal, com emissão de relatório, em 16/12/2022, que já apontava avarias e defeitos. E, no dia do embarque, ou seja, 22/01/2022 foram constatados defeitos que impediram o embarque dos veículos, fato imediatamente comunicado à ré. Os serviços, no caso, teriam

sido prestados e haveria motivo para a cobrança de estadia e prestação de serviços pelos 34 dias.

A r. sentença julgou improcedentes os pedidos e não merece reparos, pelo que se segue.

Em primeiro lugar, é preciso deixar claro que a relação entre as partes não ostenta natureza de consumo, sendo inaplicáveis, assim, as regras e princípios deste microssistema legal.

Realmente, o conceito de consumidor descrito no art. 2º do CDC adota a chamada teoria finalista: “Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”.

Por isso, para estabelecer se a relação que houve entre as partes tem natureza de consumo, faz-se necessário verificar se o destinatário exaure a utilidade dos bens ou serviços fornecidos ou se, ao invés, estes assumem a característica de insumos, viabilizando o desenvolvimento de outra atividade.

Nesse sentido, a jurisprudência do C. Superior Tribunal de Justiça:

“O que qualifica uma pessoa jurídica como consumidora é a aquisição ou utilização de produtos ou serviços em benefício próprio; isto é, para satisfação de suas necessidades pessoais, sem ter o interesse de repassá-los a terceiros, nem empregá-los na geração de outros bens ou serviços”. (REsp nº 733.560/RJ, E. 3ª Turma, Rel. Min. Nancy Andrighi, j. 2.5.2006).

E nem se alegue que existe entendimento recente que vem mitigando tal entendimento, inclusive em relação às pessoas jurídicas, pois os serviços prestados pela ré foram realizados para a exportação de veículos, ou seja, para a satisfação da finalidade da autora, que é a venda de equipamentos agrícolas. Impossível considerá-la, portanto, destinatária final, ainda que por equiparação.

Nesse ponto, é importante ressaltar que a autora elegeu a ré como autoridade responsável pelo recebimento dos veículos, para posterior entrega à embarcação de destino. Tudo com plena ciência da tabela de valores e do que teria que pagar pelo período em que os veículos estivessem depositados com a ré, inclusive aqueles relativos à movimentação da carga, inspeção e etc.

Pois bem. Quando da entrada dos veículos nas dependências da ré foi realizada vistoria com a seguinte constatação em relação aos seguintes veículos: a) chassi 1NW3520TCFT122147 (item 670733), entrado dia 15/12/2022 e vistoriado no dia 15/12/2022, 17h54, veículo raspado com vazamento, avaria considerada moderada (fl. 172), b) chassi 1NW3520TKFT122203 (item 672490), entrado dia 16/12/2022 e vistoriado no dia 17/12/2022, 12h32, com constatação de vazamento e chave reserva faltante, avarias consideradas moderadas (fl. 173), e no dia 20/12/2022 foi constatada, ainda, pane elétrica, problema considerado como de severidade moderada (fl. 174), c) chassi 1NW3520TVFT122173 (item 672491) entrado dia 16/12/2022 e vistoriado dia 17/12/2022,

momento em que foram constatadas falta de chave e marcas de uso normal (fls. 175), d) item 674578, no dia 20/12/2022, momento em que foi constatado que o pneu traseiro esquerdo estaria furado, problema de severidade moderada e no dia 20/12/2022 foi constatado, ainda, que o veículo se encontrava com pneu furado, problema de severidade moderada (fl. 176).

O conjunto probatório existente demonstra, portanto, que após a inspeção quando do recebimento foram constatados problemas nos veículos, que constavam dos relatórios apresentados pela autora com a inicial (fls. 16/18). Em suma, a autora sabia da existência de problemas classificados como leve e moderados envolvendo alguns dos veículos que seriam exportados, sendo certo que os relatórios fotográficos se encontravam disponíveis para consulta.

Pois bem. Os equipamentos permaneceram nas dependências da ré até que, na data em que haveria remoção e entrega ao exportador, em inspeção, foi constatado que o pneu de um dos veículos se encontrava furado, outro estaria em pane elétrica e com vazamentos e outro estaria com vazamentos.

Entende a autora que a ré deveria ter agido prontamente para reparar os anos e foi negligente na comunicação dos defeitos dos veículos, o que a fez perder o embarque de três maquinários, que somente puderam ser embarcados 34 dias após o prazo inicialmente previsto. E todos os problemas seriam culpa exclusiva da ré, por falha na prestação dos serviços e por falta de atuação imediata para a

reparação dos defeitos.

Nada mais despropositado.

Em primeiro lugar, é importante ressaltar que defeitos foram constatados quando do recebimento dos veículos e, portanto, caberia ao exportador encaminhar pessoal especializado para as constatações e reparos necessários, com objetivo de garantir o perfeito estado do maquinário a ser exportado.

E nem se alegue que a ré cobrou pela realização da inspeção e teria sido negligente na especificação dos defeitos. Isso porque a autora sempre teve ciência do estado dos bens a exportar e, uma vez informada sobre problemas leves a moderados, sua inércia leva a duas conclusões: sempre soube dos problemas reportados e os julgou menores ou, não se importou com as avarias e defeitos constatados, deixando de solicitar as complementações que entendia necessárias.

Ora, houvesse direcionado pessoal para a conferência do maquinário e a realização de reparos, à evidência que teria tido conhecimento da pane elétrica e dos vazamentos, que já constavam dos relatórios realizados quando do recebimento das mercadorias.

E não é só, pois se houve nova inspeção, no momento da entrega dos equipamentos ao navio, era seu o dever de acompanhar os serviços, com pessoal especializado e apto a reparos, se necessário.

Note-se que a autora afirmou nos autos que teria perdido o segundo embarque se não estivesse no local

e se certificado de que os equipamentos se encontravam prontos para ingresso no navio. Tudo a demonstrar que passou a ter postura mais ativa após a frustração do embarque dos equipamentos defeituosos.

E não é só. Os e-mails juntados aos autos pela parte autora fls. 140/145 demonstram missivas trocadas do dia 31/01/2023 em diante, ou seja, após a cobrança pelos serviços prestados.

Enquanto os e-mails juntados a fls. 177/181, que tratam de pedido de acesso ao TEV para manutenção de equipamentos demonstram que a autora, no dia 22/12/2022, solicitou autorização para acesso ao terminal no dia 26/12/2022, por período integral, tudo indica, para reparos, pois a intenção da autora seria o embarque das unidades já no dia 28/12/2022 (fl. 179), missiva prontamente atendida com agendamento (fl. 177).

E no dia agendado, qual seja, dia 26/12/2022, a autora informou problemas com a equipe que faria a manutenção, com pedido de reagendamento no dia 28/12/2022 (fl. 177), tudo a demonstrar que a autora não só não adotou providência alguma quando da constatação de avarias, nem mesmo para obter esclarecimentos que veio afirmar faltantes, como deixou de demonstrar a presteza nos reparos e na contratação de outro embarque.

E conforme e-mails por ela juntados, admitiu que, desde 19/12/2022, à noite, sabia dos problemas, a saber: *“Qdo ocorreu o primeiro embarque 19\12\22, tínhamos 04*

maquinas embarcadas, tiraram 01 para fora?, apareceu no sistema do dia 19 anoite, as 21 00hrs, qdo ficamos sabendo dos problemas! (fl. 142).

E quanto a eles, argumentou que os problemas havidos seriam de fácil resolução: *“Uma máquina eu mesmo estive aí mostrei por video que ela não andou 10 metros e apresentou um vazamento, possivelmente na descida da prancha ou pegou ponta no chão e torceu um pouco a frente e a outra um pneu que vazou ar que uma empresa de Santos aí resolveu. A última máquina mesmo assunto vazamento simples em uma mangueira.” (fl. 140).*

Os problemas, no caso, são apontados como de simples e fácil solução pela autora, que, no entanto, deixou de mandar pessoal especializado ao terminal para a realização de reparos e, agora, em juízo, vem invocar cláusula que autoriza o terminal a realizar reparos simples para viabilizar embarque sem aviso prévio e sob custeio da depositante para justificar sua inércia na condução de seu próprio negócio.

Pois bem. O que existe nos autos é o recebimento de maquinário, seguido de constatação de avarias, cuja inspeção restou demonstrada, tanto na aferição inicial dos defeitos, como na aferição à data do desembarço, com confissão de conhecimento pela autora.

E o comportamento da autora se limitou a permanecer inerte, mesmo diante dos defeitos, seguida de adoção de procedimentos de manutenção em mais de 10 dias, seguida de exportação em outra embarcação por ela contratada.

Não foi, portanto, a ré quem deu causa à demora na exportação, mas sim a demora da autora na realização dos reparos e contratação de novo transporte. Se o bem ficou no terminal por 34 dias e serviços foram prestados nesse tempo, à evidência que a ré deve receber pelos serviços prestados, em especial porque a autora sempre teve a possibilidade de mandar retirar os veículos para realização de reparos e depósito em outro local até a data mais próxima da nova embarcação, mas optou por permanecer com os veículos no terminal.

A sentença, portanto, deve ser mantida em seus termos, com a majoração da verba honorária para 12% do valor atualizado da causa.

Ante o exposto, por meu voto, nega-se provimento ao recurso, nos termos da fundamentação.

Hélio Nogueira
Relator