



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000449752

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1003205-74.2024.8.26.0100, da Comarca de Santos, em que é apelante TOKIO MARINE SEGURADORA S.A., é apelado MAERSK BRASIL LTDA.

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 38ª 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 SPENCER ALMEIDA FERREIRA (Presidente), FERNANDO SASTRE REDONDO E FLÁVIO CUNHA DA SILVA.

São Paulo, 8 de maio de 2025.

SPENCER ALMEIDA FERREIRA

Relator(a)

Assinatura Eletrônica

VOTO Nº: 49618
APELAÇÃO: 1003205-74.2024.8.26.0100
COMARCA: SANTOS – FORO NUCLEO ESPECIALIZADO 4.0 – DIREITO MARÍTIMO
APTE.: TOKIO MARINE SEGURADORA S.A.
APDO.: MAERSK BRASIL LTDA
JUIZ. : REJANE RODRIGUES LAGE

DIREITO CIVIL. APELAÇÃO CÍVEL. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO. IMPROCEDÊNCIA DO PEDIDO.

I. Caso em Exame

A empresa autora busca responsabilizar a transportadora marítima pelos danos ocorridos durante o transporte de carga segurada, alegando que a transportadora é parte legítima para responder pelos danos, mesmo sem vínculo contratual direto. A sentença de primeira instância julgou improcedente o pedido, condenando a autora ao pagamento de custas e honorários advocatícios.

II. Questão em Discussão

2. A questão em discussão consiste em determinar a legitimidade passiva da transportadora e a existência de nexo causal entre o transporte marítimo e os danos à carga.

III. Razões de Decidir

3. A sentença avaliou corretamente que não há relação contratual direta entre a seguradora e a transportadora, sendo a responsabilidade do NVOCC.

4. Não foi comprovado o nexo causal entre o transporte marítimo e os danos à carga, uma vez que as avarias foram identificadas após o transporte rodoviário.

IV. Dispositivo e Tese

5. Recurso desprovido.

Tese de julgamento: 1. A responsabilidade da transportadora cessa com a entrega da carga sem ressalvas. 2. A ausência de nexo causal comprovado entre o transporte marítimo e os danos afasta a responsabilidade da transportadora.

Legislação Citada:

Código Civil, arts. 750 e 754.

Código de Processo Civil, art. 85, § 11.

Jurisprudência Citada:

TJSP, Apelação Cível 1079622-08.2023.8.26.0002, Rel. Anna Paula Dias da Costa, 38ª Câmara de Direito Privado, j. 07.10.2024.

TJSP, Apelação Cível 1005770-17.2023.8.26.0562, Rel. Maia da Rocha, 21ª Câmara de Direito Privado, j. 05.03.2024.

1.- A sentença de fls. 362/373, cujo relatório é adotado, julgou improcedente a pretensão deduzida em inicial, condenando a autora ao pagamento de custas e despesas processuais, bem como honorários advocatícios arbitrados em 10% sobre o valor da causa.

Apela a empresa autora às fls. 385/405, argumentando, em síntese, que o transportador da carga, ora apelado, é parte legítima passiva para responder pelos danos ocorridos durante o transporte da carga segurada pela recorrente. Afirma, ainda, que a ausência de vínculo contratual direto entre a empresa segurada e a transportadora ré não a isenta de responder pela falha nos serviços prestados, com a responsabilização pelos danos experimentados e reparados pela seguradora/apelante. No mérito, aduz que a falha nos serviços da empresa apelada restou comprovada pelos elementos dos autos, incidindo no caso a responsabilidade do art. 750 do CC, que é de natureza objetiva. Ao final, pede o provimento do recurso para o fim de reformar integralmente a sentença, julgando a ação procedente, com a inversão do ônus sucumbencial.

Recurso tempestivo, preparado e respondido (fls. 411/448).

É o relatório.

2.- Não assiste razão à recorrente.

A sentença prolatada pelo juízo de primeiro grau avaliou corretamente os elementos fáticos e jurídicos apresentados pelas partes, dando à causa o justo deslinde que se impõe, *in verbis*:

(...)

Quanto à legitimidade passiva da Ré MAERSK verifico que segundo a Autora a empresa atuou como transportadora marítima e foi a responsável pelos danos.

Como é sabido, a legitimidade para a causa pode ser conceituada como a “qualidade para estar em juízo, como demandante ou demandado, em relação a determinado conflito trazido ao exame do juiz. Ela depende sempre de uma necessária 'relação entre o sujeito e a causa' e traduz-se na relevância que o resultado desta virá a ter sobre sua esfera de direitos, seja para favorecê-la ou para restringi-la. [...] Daí conceituar-se essa condição da ação como 'relação de legítima adequação entre o sujeito e a causa'” (Cândido Rangel Dinamarco, “Instituições de direito processual civil”, vol. II, 6ª edição, São Paulo, Malheiros, 2009, p.

313).

Em poucas palavras, a legitimação processual decorre “da situação simplesmente afirmada” (José Roberto dos Santos Bedaque, “Efetividade do processo e técnica processual”, São Paulo, Malheiros, 2006, p. 284). Destarte, se há ou não vínculo obrigacional entre as partes é questão a ser examinada com o mérito da causa. Nestes termos imputando a Autora à Ré a responsabilidade integral pelo transporte, deve ser mantida no polo passivo da demanda.

(...)

Em que pese o esforço da Autora, entendo que não há relação contratual direta entre as partes. Deveras, a Autora na condição de seguradora da empresa CRISTALIA PRODUTOS QUÍMICOS FARMACÊUTICOS LTDA suportou os prejuízos das mercadorias transportadas no contêiner nº MKSU7899589, razão pela qual busca ser ressarcida pela Ré, na condição da armadora dos navios que participaram do transporte da Itália para o Brasil.

Diante do quando, mister verificar a posição ocupada pelas partes no contrato de transporte marítimo, em que a carga foi transportada.

(...)

O BL Master foi acostado às fls. 85/86, nele a Ré MAERSKI é contratada pela empresa PDM LOGÍSTICA que figura como consignatária da carga importada.

Assim, a empresa segurada CRISTALIA não é parte no BL Master. O BL House consta dos autos às fls. 87 e foi emitido pelo NVOCC TF GROUP tendo como representante PDM LOGÍSTICA e como consignatária da carga embarcada a empresa segurada CRISTALIA. Portanto, não há contrato de transporte firmado diretamente entre a Segurada e a Ré MAERSK, pois a contratação da segurada se deu por meio da empresa TF GROUP na condição de NVOCC (non vessel owner contractual carrier) tendo como representante PDM LOGÍSTICA.

O NVOCC, segundo reiterados julgados é reconhecido como armador sem navio, atuando perante quem o contratou como responsável pelo transporte marítimo, não como mero intermediário, de modo que ausente relação jurídica entre a empresa segurada e a Ré, deveria a Autora exigir o reembolso dos gastos diretamente do NVOCC, que caso desejasse, posteriormente poderia acionar o armador com quem mantém relação jurídica.

Isto é o que basta para afastar a responsabilidade da Ré MAERSK no caso concreto. Todavia, passo ao exame do nexu causal para corroborar o desfecho do processo.

O cofre em tela foi descarregado junto ao operador portuário BTP em 14 de abril de 2023 (fls. 100 e 105). Após, em 16 de abril, o cofre deu entrada no terminal LOCALFRIO (fls. 105), o qual ao recebê-lo não fez ressalvas acerca de eventuais furos ou danos de relevo, limitando-se a pontuar aspectos que usualmente são verificados em contêineres de forma genérica: remendado/amassado/arranhado/enferrujado.

Nesta etapa faço algumas ressalvas: não foi lavrado Termo de Avaria pelo terminal LOCALFRIO, não foram adotadas

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

providências, sequer se especificou o ponto do cofre que conteria o remendo, o amassado, os arranhões etc.

Assim, o recebimento do cofre pelo terminal LOCALFRIO seguiu a praxe daqueles que laboram com o modal marítimo, qual seja, constar genericamente danos que são usualmente verificados, mas em nada interferem no uso do cofre.

Em seguida, o cofre seguiu pelo modal rodoviário partindo do Terminal LOCALFRIO para Itapira, em 20 de abril (fls. 106). Há no documento a mesma ressalva do terminal acerca do cofre: amassado, arranhado, remendado, enferrujado.

Ou seja, ambos agentes da cadeia que permaneceram com o cofre realizaram anotações comuns e desprovidas de descrição detalhada, as quais, como dito, são encontradas quase na totalidade dos documentos que cuidam da recepção de contêineres.

Assim, as ressalvas constantes dos documentos de fls. 105/6 em nada aproveitam à Autora.

Quanto às fotografias de fls. 107 e seguintes, são registros após a descarga.

Ora, extrai-se dos autos que o cofre chegou ao destino junto à empresa CRISTÁLIA em 24/04/23 (fls. 137), precisamente 10 dias depois da descarga do container perante o terminal BTP, de modo que só se apuraram os danos depois de executado o transporte pelo modal rodoviário.

(...)

Desta forma, a responsabilidade da transportadora somente começa quando a mercadoria lhe é entregue, tornando-se depositária dela, e só termina com a sua efetiva entrega, ilesa, ao destinatário. Ocorre que, diferentemente do que aduz a Autora, o cronograma dos fatos indica que o laudo da mercadoria restou elaborado apenas no ponto de destino, após passar pelo armado, pelo terminal secundário e pelo transporte terrestre.

Nem aproveita a Autora a alegação de que a “aceitação da mercadoria, sem ressalvas ou restrições, implicou na assunção da responsabilidade da ré pela integralidade da carga” (fls. 307), porquanto a carga foi entregue à armadora lacrada para o transporte marítimo e não há notícia de que o lacre foi violado. Portanto, a integridade da carga não foi verificada no embarque, nem no desembarque, mas somente após 10 dias do término do transporte marítimo.

Deste modo, temos que não é possível confirmar o nexo causal entre o transporte marítimo e os danos à carga, principalmente ante a ausência de notícia de danos ao container no momento do desembarque. Portanto, não vislumbro investigação exauriente, devidamente documentada, capaz de comprovar o nexo causal entre o dano (molhaduras) e a ação da Ré (transporte marítimo).

No caso, o nexo de causalidade era prova indispensável que deveria acompanhar a petição inicial, quando muito a réplica. Todavia, a Autora quanto ao mérito somente reiterou os termos anteriores sem sequer explicar o laudo tardio.

As alegações trazidas nas razões recursais, na verdade, podem

ser entendidas como reiteração daquelas matérias de direito e/ou de fato já resolvidas, motivo pelo qual é mesmo desnecessário qualquer modificação na fundamentação contida no *decisum*.

A questão acerca da legitimidade passiva da ré foi bem solucionada em sentença, considerando-se como responsável por eventual reparação de danos. A existência de relação contratual ou extracontratual entre as partes integra o mérito da discussão e liga-se à existência ou inexistência de nexo causal.

Consigne-se ainda que, como ponderado pelo juízo sentenciante, não desincumbiu a apelante do ônus probatório no que se refere à comprovação de que a carga teria sofrido as avarias objeto de reparação quando do transporte de responsabilidade da apelada. A tanto não se destina o documento de fls. 105, que descreve avarias no container sem especificar se a carga transportada também teria sido avariada quando sob responsabilidade da ré. O documento de fls. 106 enumera os mesmos danos sobre o container e nada detalha acerca do estado da carga. Por fim, o documento de fls. 137/141, emitido unilateralmente, foi elaborado após o recebimento da carga por transporte rodoviário. A responsabilidade do art. 750 do CC se encerra para a transportadora no momento em que a carga é recebida no destino sem ressalvas, que podem ser feitas pelos responsáveis no próprio conhecimento de carga. E tal prova não se encontra nos autos.

É o quanto dispõe o art. 754 do CC, ao afirmar que “As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.”. Logo, não sendo feita a devida ressalva no momento do recebimento, perde a seguradora recorrente o direito de reaver eventual prejuízo, razão pela qual a indenização paga pela apelante não pode ser imposta à apelada, por ausência de nexo de causalidade.

Neste sentido:

REGRESSIVA. Contrato de transporte marítimo de mercadorias. Nexo de causalidade descaracterizado. Ausência de prova de que as mercadorias seguradas pela apelante foram avariadas quando estavam sob a guarda da ré. Avarias identificadas somente quando já estavam nas dependências da segurada, em condição

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

descaracterizada do recebimento no porto. Decreto de improcedência mantido. Precedentes. RECURSO DESPROVIDO.

(TJSP; Apelação Cível 1079622-08.2023.8.26.0002; Relator (a): Anna Paula Dias da Costa; Órgão Julgador: 38ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro - 14ª Vara Cível; Data do Julgamento: 07/10/2024; Data de Registro: 07/10/2024)

CONTRATO Prestação de serviço de transporte marítimo - Avarias nas mercadorias - Pagamento do valor referente ao sinistro à seguradora - Ressarcimento de danos pleiteados pela seguradora - Sentença de improcedência - Insurgência Inadmissibilidade - Ausência de prova de que as mercadorias foram avariadas quando estavam sob a guarda da transportadora - Avarias identificadas no porto seco após execução de transporte rodoviário realizado por terceiro - Rompimento do nexos causal - Sentença mantida Recurso não provido.

(TJSP; Apelação Cível 1005770-17.2023.8.26.0562; Relator (a): Maia da Rocha; Órgão Julgador: 21ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 12ª Vara Cível; Data do Julgamento: 05/03/2024; Data de Registro: 05/03/2024)

À vista dessas considerações, insustentável tese contrária à exposta na sentença, que merece integral confirmação.

Portanto, o recurso não comporta acolhimento, pois a sentença conheceu dos fundamentos fático-jurídicos controversos com inteira aplicação do direito positivo vigente e correta interpretação na composição da lide.

O Novo Regimento Interno do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, em vigor desde 4 de novembro de 2010, estabelece que:

Nos recursos em geral, o relator poderá limitar-se a ratificar os fundamentos da decisão recorrida, quando, suficientemente fundamentada, houver de mantê-la.

Logo, nos termos do art. 252 do Regimento Interno, ratifico os fundamentos da r. sentença recorrida, mantendo-a, eis que suficientemente motivada.

Finalmente, diante da manutenção da sentença e o não provimento do recurso, cabível a majoração da verba honorária pelo acréscimo de trabalho ao advogado na fase recursal, conforme preconizado no artigo 85, § 11, do



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

CPC, majorando-se os honorários anteriormente fixados em 10% para 15% sobre o valor da causa, em favor do patrono da apelada.

Para fins de prequestionamento, enfatiza-se que toda matéria devolvida no apelo se encontra prequestionada e que o juiz não está obrigado a mencionar expressamente todos os pontos suscitados pelas partes, tampouco a citar as normas aventadas, bastando que o recurso tenha sido fundamentadamente apreciado.

Advirtam-se que eventual recurso a este acórdão estará sujeito ao disposto nos parágrafos 2º e 3º do art. 1.026 do Código de Processo Civil.

3.- Ante o exposto, **nega-se** provimento ao recurso, nos termos da fundamentação.

SPENCER ALMEIDA FERREIRA
Relator