



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Registro: 2026.0000453907

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1018482-05.2024.8.26.0562, da Comarca de Santos, em que é apelante HDI GLOBAL SEGUROS S/A, é apelado UNIMAR AGENCIAMENTOS MARÍTIMOS LTDA.

ACORDAM, em 11ª 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 Exmos. Desembargadores CRISTINA DI GIAIMO CABOCLO (Presidente sem voto), WALTER FONSECA E RENATO RANGEL DESINANO.

São Paulo, 14 de maio de 2026

JOSÉ WILSON GONÇALVES

RELATOR

Assinatura Eletrônica



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Apelação nº. 1018482-05.2024.8.26.0562

Apelante: HDI Global Seguros S/A

Apelado: Cosco Shipping Specialized Carriers CO. LTD

Origem: Santos - Núcleo Especializado 4.0 – Direito Marítimo

Juíza: Rejane Rodrigues Lage

Voto nº. 7.775

Valor da causa: R\$ 1.987.721,81

Ajuizamento: 24/7/2024

AÇÃO REGRESSIVA SECURITÁRIA. TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGA. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA. RECURSO DA AUTORA. DESACOLHIMENTO. Avaria de carga. Atribuição de responsabilidade ao transportador. Seguradora que indeniza nos termos da apólice. Pretensão regressiva contra o transportador. Preliminar de cerceamento de defesa. Descabimento. Provas documentais suficientes, possibilitando o julgamento antecipado. Vistoria conjunta realizada. Transporte da modalidade FCL (Full Contêiner Load) com cláusula de SLAC (SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT). Carga recebida lacrada pelo embarcador. Ausência de ingerência do transportador na estufagem. Provas de que os danos decorreram de peça inadequada. Ausência de nexo causal. Sentença mantida. RECURSO DESPROVIDO.

Trata-se de recurso de apelação interposto pela autora em face da sentença a fls. 575-585, proferida na ação de ressarcimento, ajuizada por HDI Global Seguros S/A contra Cosco Shipping Specialized Carriers CO. LTD, a qual julga improcedente a ação, nestes termos:

(...)



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Não bastasse, os ventos fortes mencionados pelo comandante do navio ocorreram no Estreito de Magalhães, local notoriamente conhecido pela dificuldade de navegação e formação de tormentas. Por fim, verifico que não trouxe a Ré dados concretos da medição dos ventos que atingiram o navio.

Deste modo, passo ao tópico subsequente que é suficiente para o julgamento da causa. A obrigação atribuída à Ré diz respeito aos prejuízos derivados da falha na entrega da mercadoria incólume ao seu destinatário.

(...)

O art. 750 do Código Civil é claro ao preceituar o tipo de responsabilidade assumido pela Ré: “A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado”.

Logo, a carga deve ser entregue incólume, respondendo o transportador objetivamente pela conservação da coisa durante o deslocamento. Deste modo, comprovado o dano à carga, de rigor verificar se a Autora logrou demonstrar que o dano foi causado pelo transporte marítimo.

Assim, verifique-se os termos do contrato de transporte celebrado com a Ré (fls. 263 parte final):

(...)

Abaixo do descritivo de quantas peças seriam transportadas em cada contêiner, restou expresso que a carga foi entregue contada e embalada pelo remetente, ou seja, que competiu ao embarcador ajustar a carga ao cofre.

Deste modo, o contrato de transporte é explícito ao esclarecer que a Ré não se responsabilizou pelas etapas precedentes ao embarque. A cláusula “SLAC” é amplamente utilizada nos embarques marítimos



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

e fixa dos limites da responsabilidade pela carga.

No caso, indica que o remetente é responsável pela embalagem do contêiner.

Estabelecido o parâmetro norteador do julgamento, retorno ao exame das circunstâncias fáticas.

O e-mail do importador é claro quanto ao que sucedeu à carga (fls. 271 – mensagem de 24 de julho de 2023):

(...)

A carga, segundo o conhecimento de embarque foi acondicionada em quatro contêineres do tipo FLAT RACK, ou seja, não eram do tipo caixa fechada, mas do tipo “base com topo aberto” para colocação da carga.

O e-mail é claro ao retratar a situação da carga no momento da abertura do porão do navio em Santos: a embalagem não suportou a carga, rompendo-se e liberando as estruturas de seu interior. Observe-se abaixo que parte da carga de um dos cofres está caída do lado direito do porão (fls. 272):

(...)

Ora, a mensagem não deixa margem para dúvidas no sentido de que a carga tombou (não o cofre). E o fato pode ser extraído de outras fotografias dos autos, que registram a carga ainda dentro do porão do navio (fls. 334):

(...)

Foram embarcados quatro contêineres, todos com a proteção de lona azul, um ao lado do outro no mesmo porão. Segundo o relatório de fls. 428 e (fls. 508 - tradução juramentada), o cofre SEGU 766.826-5 desmoronou lateralmente e caiu no porão de carga, danificando a própria carga e a cofre próximo.

A fotografia de fls. 429, denota que a carga saiu do interior do contêiner e caiu:

(...)

Assim, os registros fotográficos ressaltam que a carga não



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

permaneceu acomodada corretamente no cofre FLAT RACK caindo e causando os danos.

A Autora atribui à Ré a responsabilidade invocando sua falta de diligência para conferir a amarração da carga: “No mesmo intuito de se resguardar de eventuais responsabilidades e cumprir com o que lhe é determinado por lei, deveria a Ré buscar, de maneira simples, levantar tal lona, para verificar se a carga que estava recebendo se encontrava nas condições corretas para transporte. Dessarte, uma vez não lançada qualquer ressalva no conhecimento de embarque, consoante se infere da agente de navegação, emissor do B/L, presume-se que a carga se encontrava em perfeitas condições em embalagem adequada e suficiente ao transporte a que seria submetida e na quantidade e nos termos dos documentos que a acompanhavam, quando recebida a bordo” (fls. 540).

Ocorre que, diversamente do propugnado, a Ré não foi contratada para acondicionar a carga ao cofre, mas para transportar a carga tal qual embalada pelo exportador/embarcador. Logo, a responsabilidade por apegar a carga competiu ao embarcador.

Segundo consta dos autos o Comandante não recebeu detalhes acerca da amarração, que foi apontada como causa dos danos pelo Relatório de inspeção (fls. 509):

(...)

Ademais, a tabela de fls. 11 indica que 467 placas inspecionadas apresentavam danos correspondentes a “amassado” ou “empenado”. As fotografias abaixo exemplificam os danos (fls. 10):

(...)

Porém, as peças acima estavam acondicionadas em cofre do tipo FLAT RACK, envoltas pela lona azul acima retratada, bem como nas demais fotografias reproduzidas. Assim, foram entregues embaladas ao armador e não há exibição de registros da carga antes de desembaladas, de sorte que inviável estabelecer o nexo causal.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

E, ainda que se supere o entrave da demonstração das condições de embarque, mais uma vez de rigor recordar que a escolha pelo tipo de cofre foi da empresa importadora e do embarcador, de modo que se a embalagem não se mostrou adequada, tanto que permitiu a saída da carga, fato que não pode ser atribuído à Ré.

Reitero, a carga foi transportada em cofre desprovido de “caixa”, ostentando somente a base e a estrutura para permitir o içamento. Logo, não há nos autos demonstração de que o cofre caiu, mas de que a carga se soltou e se espalhou pelo porão do navio, o que representa causa capaz de afastar a responsabilidade do transportador marítimo por romper o nexo de causalidade.

A ausência de ressalva no BL arguida pela Autora não se presta a afastar os termos contratuais do transporte, que limitaram a atuação da Ré a levar de ponto a ponto a carga amarrada e protegida da forma eleita pela embarcadora e pelo importador.

Deste modo, ausente a demonstração do nexo de causalidade, inviável o acolhimento do pedido, pois como ensina o Mestre Rui Stocco: “(...) Na etiologia da responsabilidade civil, estão presentes três elementos, ditos essenciais na doutrina subjetivista: a ofensa a uma norma preexistente ou erro de conduta; um dano; e o nexo de causalidade entre uma e outro. Não basta que o agente haja procedido contra jus, isto é, não se define a responsabilidade pelo fato de cometer um 'erro de conduta'. Não basta que a vítima sofra um dano, que é elemento objetivo do dever de indenizar, pois se não houver um prejuízo a conduta antijurídica não gera a obrigação de indenizar. É necessário que se estabeleça uma relação de causalidade entre a injuridicidade da ação e o mal causado, ou, na feliz expressão de Demogue, 'é preciso esteja certo que, sem este fato, o dano não teria acontecido. Assim, não basta que uma pessoa tenha contravindo a certas regras; é preciso que sem esta contravenção, o dano não ocorreria' (Traité des Obligations en général, vol. IV, n. 66) (...).” (in Tratado de Responsabilidade



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Civil, RT, p. 75) (destaquei).

(...)

Ante o exposto, JULGO IMPROCEDENTE o pedido e condeno a Autora ao pagamento das custas, despesas processuais e honorários advocatícios que fixo em 10% do valor da causa. Acolho o pedido de alteração da denominação da Ré para COSCO SHIPPING SPECIALIZED CARRIERS CO. LTD. representada por COSCO SHIPPING SPECIALIZED CARRIERS (SOUTH AMERICA) LTDA. Providencie a Serventia.

Fls. 588-599: Embargos de declaração.

Fls. 600: Decisão rejeitando os embargos.

Fls. 603-640: Razões de apelação. Preliminarmente, alega a ocorrência de cerceamento de defesa, em razão da necessidade de oitiva dos vistoriadores que presenciaram a descarga da mercadoria do navio transportador e verificaram, in loco, sua condição, bem como a das demais cargas existentes. Sustenta que, não sendo os elementos constantes dos autos suficientes para o deslinde da controvérsia, e não tendo sido oportunizada a produção das provas requeridas, resta configurado o cerceamento de defesa, sendo indevido o julgamento antecipado da lide, sobretudo diante do prejuízo suportado pela apelante.

No mérito, afirma que a sentença se baseou em conclusão equivocada a partir da análise das fotografias e da suposta inadequação da embalagem/estufagem da mercadoria. Aduz que inexistente embasamento técnico apto a sustentar que o contêiner do tipo *flat rack* seria inadequado para o transporte da carga, tendo o juízo, inclusive, equiparado indevidamente o contêiner a embalagem, quando, na realidade, se trata de acessório do veículo transportador destinado à unitização e movimentação de cargas.

Sustenta que as fotografias não demonstram que a carga tenha se soltado e se espalhado pelo porão do navio. Ao contrário, indicariam que a carga permaneceu envolta pela embalagem. Destaca, ainda, que as imagens retratam momento posterior à retirada da carga do contêiner, já com cintas de içamento acopladas, o que evidencia tratar-se de fase de descarga, não sendo possível inferir, a partir delas, o estado da carga quando da chegada ao porto. Ressalta, nesse ponto, as conclusões constantes do Relatório Final de



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Apuração nº BR23022372.

Alega, assim, que a fundamentação da sentença é frágil, por carecer de suporte técnico, não sendo possível concluir se o afastamento do nexo causal decorreu de suposta inadequação da embalagem, de mau acondicionamento da carga no contêiner ou, ainda, de falha na peação do contêiner no navio. Defende que, a partir das fotografias juntadas, a carga se manteve acoplada à embalagem, não havendo evidência de dispersão no porão da embarcação, o que indicaria que eventual problema decorreu da acomodação do contêiner no navio, atividade de responsabilidade da apelada.

Sustenta que, conforme a legislação aplicável, a responsabilidade do transportador marítimo tem início com o recebimento da carga a bordo, abrangendo as operações realizadas com os equipamentos da embarcação, razão pela qual lhe incumbe a adequada peação dos contêineres. Destaca, ainda, que o transporte ocorreu na modalidade CY-CY (*Container Yard to Container Yard*), de modo que a apelada retirou os contêineres do pátio e procedeu à sua acomodação a bordo.

Aduz que o agente marítimo foi devidamente notificado e participou das vistorias, sem registrar, nas respectivas atas, qualquer ressalva quanto à exclusão de responsabilidade por eventual inadequação da embalagem ou do acondicionamento da carga, circunstância que, segundo afirma, não foi devidamente considerada na sentença.

No tocante à cláusula SLAC (*Shipper's Load, Stow, Count and Seal*), sustenta que não pode ser oposta à apelante, por violar o equilíbrio contratual e desconsiderar o risco inerente à atividade do transportador. Argumenta que, inexistindo ressalva no conhecimento de embarque, especialmente diante da expressão “laden on board”, presume-se que a carga foi recebida em perfeitas condições.

Diante disso, requer o reconhecimento da nulidade da sentença por cerceamento de defesa, com o retorno dos autos à origem para reabertura da instrução probatória. Subsidiariamente, pleiteia a reforma da sentença para julgar procedente a ação.

Fls. 647-685: Contrarrazões. Sustenta que não houve cerceamento de defesa, uma vez que as provas constantes dos autos são suficientes para o julgamento da lide, sendo desnecessária a produção de prova oral. Afirma que eventual alegação de condições climáticas adversas foi considerada irrelevante pelo juízo.

No mérito, defende que a sentença corretamente reconheceu que a carga tombou no interior do contêiner *flat rack*, evidenciando falha na amarração e na estufagem



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

dos volumes. Aduz que, ainda que a embalagem externa não tenha sido integralmente rompida, tal circunstância não afasta a inadequação do acondicionamento.

Destaca que laudo técnico elaborado pela empresa Bowline Marine& Cargo Consultants, em vistoria realizada a bordo do navio *Great Shang*, apontou como causas do sinistro: (i) amarração inadequada da carga no interior do contêiner; e (ii) condições climáticas adversas durante a travessia.

Afirma que o comandante da embarcação informou não ter recebido certificado de amarração, sendo a carga coberta por lona, o que inviabilizaria a verificação visual no momento do embarque.

Sustenta que a lona utilizada em contêineres do tipo *flat rack* constitui estrutura técnica robusta, cuja remoção exige procedimento específico e autorização do embarcador, não sendo exigível da transportadora a inspeção interna da carga. Acrescenta que a operação estava submetida à cláusula SLAC, que atribui ao embarcador a responsabilidade pela estufagem, fixação e lacre da carga, inexistindo dever de fiscalização por parte da transportadora.

Por fim, alega que, ainda que se reconheça a responsabilidade objetiva do transportador (arts. 749 e 750 do Código Civil), o caso se enquadra em hipóteses legais de exclusão de responsabilidade, por decorrer de fatores externos à sua atuação.

Assim, requer o desprovemento do recurso.

É o relatório.

Passo a votar.

A apelação é tempestiva, acompanhada de preparo (fls. 641-642), o apelante tem legitimidade (autor), está caracterizado o interesse recursal (sentença de improcedência) e não se cogita de deficiência estrutural do recurso.

Não há se falar em cerceamento de defesa, porque os elementos dos autos são suficientes ao julgamento da lide, sem que se cogite de outros meios de prova. A prova é composta de documentação, incluindo-se laudos administrativos.

No mérito, não assiste razão à apelante.

Não há se falar em responsabilidade da ré pela ausência de diligência na



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

conferência da amarração da carga, uma vez que o transporte foi realizado na modalidade FCL (*Full Container Load*), com cláusula “Shipper’s Load, Stow and Count” (fls. 262-263), hipótese em que o transportador recebe a unidade já lacrada, sem ingerência sobre a arrumação interna da mercadoria.

A prova documental, notadamente a Ata de Vistoria Conjunta (fls. 289-294) e as fotografias juntadas (fls. 272-273), evidencia que as mercadorias foram encontradas tombadas no interior do navio, indicando que a carga se soltou da amarração e se espalhou pelo porão, sendo certo, ainda, que parte dela permaneceu no interior do contêiner com a lona e o lacre de origem intactos (fls. 272).

Ademais, conforme consignado na sentença, o comandante da embarcação não recebeu informações detalhadas acerca da amarração, tendo o Relatório de Inspeção (fls. 509) apontado expressamente tal fator como causa dos danos.

Nesse contexto, a peaça, escoras ou amarras inadequadas revelam que o evento danoso decorreu exclusivamente de falha na estufagem realizada pelo embarcador, afastando o nexo causal necessário à responsabilidade da transportadora.

Por fim, cumpre observar que o relatório preliminar elaborado pela Crawford (fls. 281) concluiu que, mesmo os produtos avariados, possuem valor comercial como sucata, não havendo comprovação, pela seguradora, do efetivo destino ou perda integral das mercadorias, o que também fragiliza a pretensão indenizatória. Assim, impõe-se a manutenção da sentença de improcedência.

A esse respeito, tem decidido este Tribunal:

"AÇÃO CÍVEL DE RESSARCIMENTO DE DANOS".
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. seguro de
carga. PRESCRIÇÃO ÂNUA. Inteligência do artigo 8º do Decreto-
Lei nº 116/67 e Súmula 151 do STF. Prazo contado a partir do
término da descarga e não do pagamento da indenização
securitária. Ajuizamento após o transcurso do lapso anual.
MÉRITO. Cláusula "Shipper's Load, Stow and Count". Carga
estufada e lacrada pelo expedidor. Ausência de nexo causal.
Avarias decorrentes da movimentação interna da carga por falta de
peaça e amarração adequadas. Culpa exclusiva do embarcador



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

configurada. Improcedência mantida. RECURSO DA AUTORA
NÃO PROVIDO. RECURSO ADESIVO PREJUDICADO.

(TJSP; Apelação Cível 1193435-73.2024.8.26.0100; Relator
(a): Afonso Bráz; Órgão Julgador: 17ª Câmara de Direito Privado;
Foro Central Cível - 18ª Vara Cível; Data do Julgamento:
11/02/2026; Data de Registro: 11/02/2026)

Por conseguinte, cuida-se de sentença suficientemente fundamentada, sem
que as razões do recurso sejam suficientes à sua infirmação, razão pela qual o recurso não
prospera.

Ante o exposto, NEGA-SE PROVIMENTO ao recurso, majorando-se a
verba honorária a cargo da parte apelante para 12% do valor da causa, corrigida pelo IPCA,
a partir do ajuizamento, e com juros de mora pela Selic, contados do trânsito em julgado,
nos termos dos arts. 389 e 406, § 1º, do Código Civil.

JOSÉ WILSON GONÇALVES
RELATOR