



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SANTOS
FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL
VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO
MARÍTIMO
PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190
Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

SENTENÇA

Processo Digital nº: **1018482-05.2024.8.26.0562**
 Classe - Assunto: **Procedimento Comum Cível - Indenização por Dano Material**
 Requerente: **HDI Global Seguros S.A.**
 Requerido: **Cosco Shipping Specialized Carriers Co. Ltd**

HDBI GLOBAL SEGUROS S/A ajuizou AÇÃO DE RESSARCIMENTO DE DANOS MATERIAIS em face COSCO SHIPPING SPECIALIZED CARRIERS CO. LTD. representada por sua agência marítima UNIMAR AGENCIAMENTOS MARÍTIMOS LTDA. Alegou que a empresa Flsmidth Ltda firmou contrato de seguro do ramo transporte internacional com a Autora, a fim de garantir cobertura securitária às mercadorias, importadas ou exportadas, durante o percurso de suas viagens. Narrou que a empresa Flsmidth, comprou uma carga composta de 10 volumes contendo 830 estruturas de aço e 1 spreader para descarga dos volumes, bem como contratou um agente de cargas para trazer as cargas até o Brasil. Arguiu que para realização da viagem, entre o Porto de Taicang/China até o Porto de Santos/Brasil, foram contratados os serviços de transporte marítimo da Ré e que a mercadoria foi embarcada no dia 26/05, no navio "GREAT SHANG", dentro dos containers de nº SEGU 766.790-4, SEGU 766.897-4, SEGU 766.826-4 e SEGU 766.845-4. Aduziu que a carga foi embarcada no porão do citado navio, em perfeito estado, com a emissão do Conhecimento de Transporte sem ressalvas. Todavia, o importador que é segurado da Autora, foi informado que o navio transportador enfrentou mau tempo e ao chegar no Porto de Santos, em 25/07/2023, já durante a sua descarga no Armazém 35 foram verificadas as avarias sofridas pela carga pertencente à Flsmidth. Asseverou que durante o transporte marítimo realizado pela Ré, o segurado acionou o seguro contratado com a Autora e a fim de apurar a causa, esta contratou a empresa Crawford para proceder vistoria à mercadoria segurada, dando início ao processo de regulação do sinistro. Salientou que o comissário de avarias dirigiu-se ao Porto de Santos para acompanhar a descarga da mercadoria e verificou: Volumes nº 28744003801-2870031924/4, 28744003801-2870031924/5, 28744003801-2870031924/7 e 28744003801-2870031924/10 - encontravam-se com as estruturas de metais avariadas

1018482-05.2024.8.26.0562 - lauda 1



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

**PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190**

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

(embalagem do produto), retorcidas, amassadas e quebradas, estando a mercadoria danificada; Volume nº 28744003801-2870031924/2 - encontrava-se com a estrutura de metal (embalagem do produto) avariada e com amassamentos, estando a mercadoria danificada; Volumes nº 28744003801-2870031924/1, 28744003801-2870031924/3, 28744003801-2870031924/6, 28744003801-2870031924/8 e 28744003801-2870031924/9 - encontravam-se com as estruturas de metal (embalagem do produto) com leves amassamentos, estando a mercadoria com possibilidades de danos. Aludiu que realizou o envio de Carta Protesto à Ré e, ao mesmo tempo, convite à realização de Vistoria Particular conjunta entre as partes e foi acordado entre os participantes da vistoria, que a empresa contratada pelo Importador/Segurado para avaliação da mercadoria importada (Tecstamp Metalúrgica Ltda.), realizaria análise criteriosa das peças contidas nos volumes e emitiria um relatório técnico contendo os resultados dos testes. Alegou que ao final do processo da regulação, a Autora cumpriu com sua parte e indenizou a importadora da carga e sua Segurada, Flsmidth, sub-rogando-se em todos os seus direitos e ações. Aludiu que de acordo com a inspeção e verificação realizada nas 489 placas recebidas, atestou-se que 467 estavam fora das recomendações de utilização, além das 332 peças que já haviam sido condenadas pela equipe de qualidade do importador, na vistoria realizada na Global Sul Logística Ltda. (Operador Logístico do /Segurado), totalizando assim, a perda de 799 peças. Salientou que concluídos o levantamento e comercialização dos salvados, a Autora indenizou seu Segurado, conforme verbas seguradas em apólice, pelo valor de R\$1.987.721,81, devendo a Ré indenizar pelos danos causados. Requereu a condenação da Ré ao pagamento da quantia de R\$ 1.987.721,81. A petição inicial veio acompanhada de documentos (fls. 30/354).

Citada, a Ré apresentou contestação (fls. 371/ 417). Em sede de preliminar, requereu a retificação do polo passivo, a fim de que passe a constar COSCO SHIPPING SPECIALIZED CARRIERS CO. LTD. representada por COSCO SHIPPING SPECIALIZED CARRIERS (SOUTH AMERICA) LTDA. Sustentou a incompetência absoluta em razão do foro de eleição. Narrou que a apólice de seguros juntada pela Autora revela a existência de cláusulas que excluem expressamente a cobertura securitária quando os valores das mercadorias transportadas não são declarados no conhecimento de embarque (fls. 61 e 261/262). Asseverou que o pagamento foi realizado pela seguradora por mera liberalidade e não se mostra oponível ao transportador, pois o documento de fls. 352 não comprova a quitação. Alegou ausência de nexos causal, porquanto a amarração da carga foi inadequada do exportador, bem como o embalamento das cargas. Propugnou que a tripulação do navio informou que não foi entregue ao transportador o certificado de amarração, bem como que a tempestade enfrentada pelo navio foi irresistível. Salientou que a carga foi entregue ao armador “SHIPPER’S LOAD STOW COUNT AND SEAL” (em português, “carga estufada, estivada, contada e lacrada pelo embarcador”). Impugnou o valor do prejuízo que incluiu a armazenagem e outros gastos, ao passo que o valor de danos à carga seria de US\$ 120.562,36 (fl. 328), os quais, após o abatimento do valor da franquia do seguro de US\$ 14.000,00 (fl. 52), perfaz o montante de USD 106.562,36.

Houve réplica (fls. 519/551).

Manifestou a Re acerca da réplica sobre a competência, a legitimidade, o



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

comprovante de pagamento e sobre o nexo causal. Por fim, teceu considerações sobre o valor pago e o pedido de reembolso. Juntou cópia de transferência bancária e termo de acordo (fls. 557/554).

Este é o breve relatório.

Fundamento e DECIDO.

Rejeito a preliminar de incompetência da Justiça Brasileira, tendo em vista que o acordo para jurisdição internacional inglesa não se deu entre as partes, mas sim entre a parte ré e o adquirente da carga segurada que contratou a seguradora Autora.

Assim, considerando que a Autora não integrou o contrato celebrado entre a segurada e a ré, esta não pode ser atingida pelos efeitos desta avença, razão pela qual não há que se falar em incompetência. Lembro que a sub-rogação não opera efeitos em matéria processual. Sobre o tema:

“RECURSO ESPECIAL. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO. AÇÃO DE REGRESSO. SUBROGAÇÃO. CLÁUSULA DE ELEIÇÃO DO FORO. MATÉRIA PROCESSUAL. INOPONIBILIDADE AO SUBROGADO. (...) O instituto da subrogação transfere o crédito apenas com suas características de direito material. A cláusula de eleição do foro estabelecida no contrato entre segurado e transportador não opera efeitos com relação ao agente segurador sub-rogado. (...)” (RESP nº 1.038.607/SP, relator o Ministro MASSAMI UYEDA, 3ª Turma, J: 20/05/2008).

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) ou “consiste em uma relação de pertinência entre as partes no processo e a situação de direito material trazida a juízo” (Theotonio Negrão, José Roberto F. Gouvêa, Luis Guilherme Aidar Bondioli e João Francisco Naves da Fonseca, “Código de Processo Civil e legislação processual em vigor”, 47 ed., Saraiva, São Paulo, 2016).

Nestes termos, uma vez que a Autora aponta a Ré, transportadora marítima, como responsável pelos danos, não há que se falar em ilegitimidade, restando o exame da efetiva responsabilidade para o mérito. Ao passo que o valor da mercadoria é aspecto a ser enfrentado depois de comprovada a alegada responsabilidade.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

No que tange a juntada tardia do comprovante de pagamento e acordo, admite-se a posterior juntada de documentos, conforme disposto nos arts. 5º e 435, § único, ambos do CPC: "É lícito às partes, em qualquer tempo, juntar aos autos documentos novos, quando destinados a fazer prova de fatos ocorridos depois dos articulados ou para contrapor-los aos que foram produzidos nos autos. Parágrafo único. Admite-se também a juntada posterior de documentos formados após a petição inicial ou a contestação, bem como dos que se tornaram conhecidos, acessíveis ou disponíveis após esses atos, cabendo à parte que os produzir comprovar o motivo que a impediu de juntá-los anteriormente e incumbindo ao juiz, em qualquer caso, avaliar a conduta da parte de acordo com o art. 5º."

Assim, ainda que os documentos pudessem ter acompanhado a petição inicial, inexistente razão para desconsiderá-los, mormente após a intimação da Ré acerca da juntada.

Superadas as preliminares, verifico que o feito comporta julgamento antecipado, nos termos do artigo 355, inciso I, do Código de Processo Civil, pois desnecessária a produção de outras provas em audiência, ou fora dela, havendo, nos próprios autos, o suficiente para o deslinde da questão controvertida acerca da responsabilidade pelas avarias causadas à carga em 2023.

Ademais, a questão é de fato e de direito, e já está suficientemente dirimida. Friso que ao julgar antecipadamente utilizo-me do poder de velar pela rápida solução do litígio, impedindo que "as partes exerçam a atividade probatória inutilmente ou com intenções protelatórias", conforme leciona Vicente Greco Filho (Direito Processual Civil Brasileiro. Saraiva, 14ª edição, 1999, p 228).

Anoto, ainda, para os fins do art. 489, § 1º, inciso IV, do Código de Processo Civil de 2015, não há outros argumentos deduzidos no processo capazes de, em tese, infirmar a conclusão adotada pelo julgador, e que não tenha sido considerados e devidamente valorados.

Inicialmente, afasto a alegação de que as condições climáticas de per si afastariam o nexo causal. Ora, o clima adverso, no transporte marítimo, por ser frequente não pode ser considerado totalmente imprevisível.

Ademais, tais condições desfavoráveis são vinculadas à própria atividade da empresa Ré, que assumiu a obrigação de resultado de entregar a carga incólume ao seu destino. Nesse sentido, deveria a Ré precaver-se no sentido de atenuar as consequências da ocorrência da referida circunstância climática.

Relembro que a tecnologia atual permite o prévio conhecimento das condições climáticas, permitindo que o Comandante do navio possa adotar as cautelas pertinentes e avaliar os riscos da rota. Em caso análogo ao presente, este foi o entendimento do E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo:



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

“AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO. CONTRATO DE SEGURO. Transporte Marítimo Internacional de Cargas. Perda de container. Acidente da navegação. Protesto feito a bordo e ratificado em juízo, não prejudica outros elementos probatórios. Excludentes de responsabilidade afastadas. Adversidade climática. Fato previsível. Inevitabilidade não configurada. Risco normal da navegação. Ventos de força de 7 e 8 na escala Beaufort. Sentença Mantida Apelo Improvido. (...)” (AC nº0007784-79.2009.8.26.0562, 8ª Câmara Extraordinária de Direito Privado, Des. Rel. RAMON MATEO JÚNIOR, j. 03/12/2014)

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.

Sobre o tema, lembro a lição do Desembargador Ênio Santarelli Zuliani: “O contrato de transporte cumpre a função de realizar o deslocamento, recepcionado o material para que seja entregue ou retirado, assumindo papel econômico, porque o preço do frete integra a base de cálculo do produto final, (...). Não há diferença jurídica entre o transportar coisas e conduzir pessoas, porque nas duas situações, e mediante pagamento (art. 730 do CC), o transportador assume a obrigação de realizar o serviço de traslado com integralidade do bem transportado. No caso, de pessoas, responde pela segurança e incolumidade do passageiro, e, nas coisas, é responsável pela integralidade ou pela força da utilidade da mercadoria despachada (art. 749 do CC), sendo que essa garantia é aperfeiçoada com correta identificação do objeto recepcionado, ainda que empacotado, exigindo-se especificidades como o valor, o peso e a quantidade ou qualidade e tudo o mais que o distingue das demais coisas do gênero. (...)” (ZULIANI, Ênio Santarelli, in NANNI, Giovanni Ettore (coord.). Comentários ao Código Civil. São Paulo: Saraiva, 2018, p. 1119/1120).

Arnaldo Rizzardo segue no mesmo diapasão: “Alguns dispositivos tratam dos limites e da extensão da responsabilidade. Destacam-se, em primeiro lugar o art. 749 (...) Não se concebe o contrato de transporte sem o da boa guarda e da incolumidade. Ninguém contrata se não se assegurar que terá a garantia da integridade do bem que vai ser removido de um lugar para outro. Para tanto ao transportador incumbe munir-se de todos os cuidados, providências e cautelar para manter o estado original da coisa, ou existente quando do recebimento. Deverá bem acondicionar os objetos ou as mercadorias destinadas ao comércio, inclusive munindo o veículo com as adaptações para a conservação, especialmente se transportar alimentos. Já o art. 750 estabelece o início e o fim do período da incidência da responsabilidade. Começa com o recebimento e termina com a entrega (...) Está-se diante de uma norma de responsabilidade objetiva, não interessando se houve ou não culpa no desvio, nos danos ou avarias na coisa, a



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

menos se dêem em razão de caso fortuito ou força maior, ou se o remetente omitiu circunstância especial a respeito da conservação ou acomodação, e que não poderia ser do conhecimento do transportador.” (“Responsabilidade Civil”, 10ª ed., 2ª tir., Saraiva, 2008, SP, p. 463, o destaque não consta do original)

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):

SEGU7667904 / NIL / CY / CY / 40FR / 3 PACKAGES / 23916.0KGS / 62.607CBM
SEGU7668264 / NIL / CY / CY / 40FR / 3 PACKAGES / 16604.0KGS / 44.288CBM
SEGU7668454 / NIL / CY / CY / 40FR / 2 PACKAGES / 15944.0KGS / 41.738CBM
SEGU7668074 / NIL / CY / CY / 40FR / 3 PACKAGES / 23916.0KGS / 62.607CBM
OCEAN FREIGHT PREPAID
SHIPPER'S LOAD STOW COUNT AND SEAL

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 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.

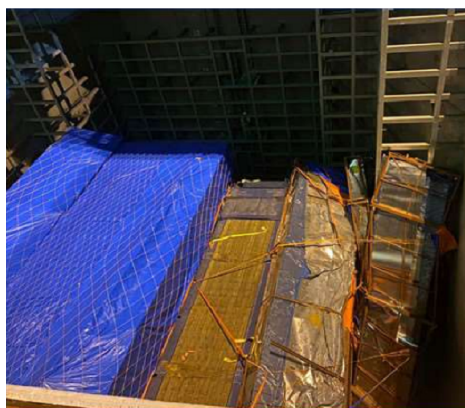
O e-mail do importador é claro quanto ao que sucedeu à carga (fls. 271 – mensagem de 24 de julho de 2023):

Conforme falamos, o navio proveniente da China sofreu mal tempo durante seu percurso, e várias cargas foram avariadas, inclusive a carga da FLSmith. O navio em questão está atracado em Santos, e será descarregado amanhã na Codesp. De acordo com as fotos que recebemos, podemos notar que a carga que estava em um dos contêineres Flat rack tombou. A demais cargas da FLSmith, que estão com lona azul, estão aparentemente integras, mas também necessitam de avaliação.

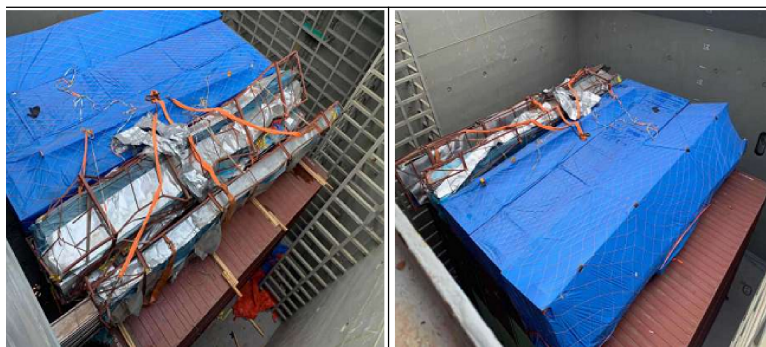
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO****COMARCA DE SANTOS****FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL****VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO****PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO - ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190****Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min**

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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SANTOS
FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL
VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO
MARÍTIMO
PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190
Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

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 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):

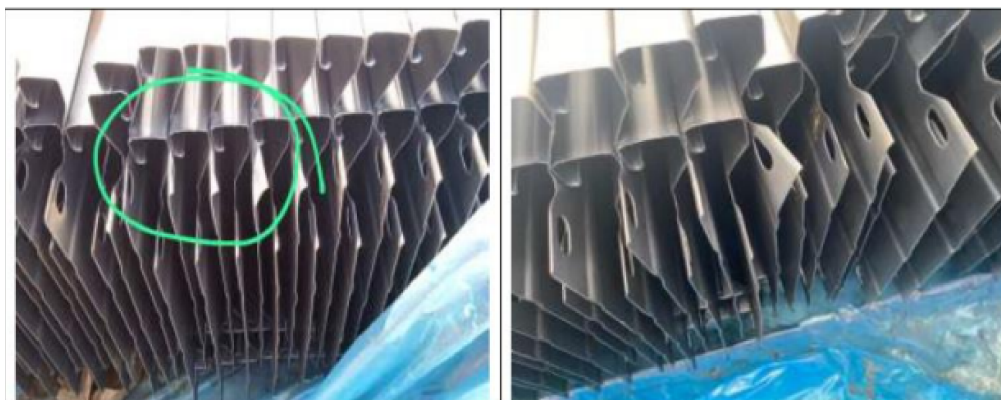
8 - Conclusão

De acordo com o Capitão e o Chefe de Máquinas, nenhum certificado de amarração nem informações relativas a esta carga foram repassadas ao navio.

Aparentemente a amarração não foi feita corretamente, a carga estava coberta por uma lona, portanto a amarração aplicada nas caixas não pôde ser verificada pela tripulação e quando o navio enfrentou o mau tempo ela desabou.


TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SANTOS
FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL
VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO
PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO - ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190
Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

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.

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO
- ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

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

Sobre o assunto, Sérgio Cavalieri Filho ensina: “Não basta, portanto que o agente tenha praticado uma conduta ilícita; tampouco que a vítima tenha sofrido dano. É preciso que esse dano tenha sido causado pela conduta ilícita do agente que exista entre ambos uma necessária relação de causa e efeito. Em síntese, é necessário que o ato ilícito seja a causa do dano, que o prejuízo sofrido pela vítima seja resultado desse ato, sem o que a responsabilidade não correrá a cargo do autor material do fato. Daí a relevância do chamado nexo causal.”. O autor define nexo causal como “elemento referencial entre a conduta e o resultado. É através dele que poderemos concluir quem foi o causador do dano”.

Assim, ainda que o caso seja submetido aos termos da responsabilidade objetiva, que dispensa a culpa, é certo que não há responsabilidade sem nexo causal. Sobre o tema, verifique-se a posição do Eg. TJSP:

Apelação. Ação regressiva de ressarcimento de danos. Contrato de transporte marítimo internacional. Alegação de avaria em mercadoria por molhadura em razão de más condições do contêiner cedido para o transporte da carga. Responsabilidade objetiva. Inocorrência. Termo de Falta e Avarias, Relatório de Não Conformidade da Carga e Laudo de constatação dos danos elaborados dias após o desembarque da mercadoria. Ausência de demonstração do nexo causal entre a conduta do transportador marítimo e as avarias. Precedentes deste Tribunal. Sentença mantida. Recurso improvido. (AC 1010222-36.2024.8.26.0562; Relator (a): Fernão Borba Franco; 24ª Câmara de Direito Privado; Vara do Núcleo Especializado De Justiça 4.0 - Direito Marítimo; Data do Julgamento: 28/01/2025)

Apelação – Ação regressiva – Transporte marítimo de mercadorias – Pretensão da autora à restituição do valor pago à sua segurada em virtude da deterioração de mercadorias em decorrência de furo no contêiner utilizado no transporte feito pela requerida – Sentença de improcedência – Apelo da autora defendendo que a responsabilidade da requerida é objetiva e que os danos nas mercadorias ocorreram durante o transporte – Inconformismo injustificado – Responsabilidade objetiva que não isenta a autora de comprovar os fatos constitutivos do direito invocado na inicial – Art. 373, I, do CPC – Container que, ao chegar ao terminal, apresentava suspeita de avaria, mas não foi apontado furo no teto – Não comprovada a deterioração das mercadorias durante o transporte da requerida – Laudo do cofre elaborado somente quando a carga chegou em Guarulhos, dias depois do encerramento do transporte marítimo – Ausência de nexo causal entre o prejuízo da segurada da autora e qualquer conduta/falha na prestação de serviço da requerida – Sentença mantida. Recurso da parte autora improvido. (AC

**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

COMARCA DE SANTOS

FORO NÚCLEO ESPECIALIZADO 4.0 - ESTADUAL

VARA DO NÚCLEO ESPECIALIZADO DE JUSTIÇA 4.0 - DIREITO MARÍTIMO

PROCESSAMENTO VIRTUAL - DEMANDA DE DIREITO MARÍTIMO - ESTADUAL, Santos - SP - CEP 11013-190

Horário de Atendimento ao Público: das 09h00min às 17h00min

1025666-46.2023.8.26.0562; Relator (a): Claudia Carneiro Calbucci Renaux; 24ª Câmara de Direito Privado; Registro: 09/09/2024)

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA. MOLHADURA E AVARIA DA CARGA. ATRIBUIÇÃO DE RESPONSABILIDADE AOS RESPONSÁVEIS PELO TRANSPORTE MARÍTIMO. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA. 1- Recurso da autora visando à procedência. Desacolhimento. Responsabilidade atribuída às rés não configurada. Não demonstração do nexo causal. Detalhamento na fundamentação. Recurso desprovido, majorando-se a verba honorária a cargo da apelante em 50%, também conforme detalhamento na fundamentação. 2. Recurso da corré PIL (UK) LTD. Visa alterar o critério adotado no arbitramento dos honorários, para aumentá-los. Acolhimento. Improcedência da ação. Fixação dos honorários por equidade. Descabimento. Arbitramento que deve observar o § 2º do art. 85 do CPC, observando-se a divisibilidade entre os réus com escritórios de advocacia diferentes (a soma não pode ultrapassar 20% do valor da causa). Recurso provido, arbitrando-se os honorários ao escritório de advocacia da apelante em 8% do valor da causa, para o primeiro grau. Com a majoração acima, irão para 12% do valor da causa, com juros e correção pela Selic e IPCA, respectivamente. Alteração que não beneficia quem não recorre, nos termos do REsp. 2.079.995. Detalhamento na fundamentação. (AC 1002158-76.2020.8.26.0562; Relator (a): José Wilson Gonçalves, 11ª Câmara de Direito Privado; Registro: 14/11/2024)

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.

Ficam as partes advertidas, desde logo, que a oposição de embargos de declaração fora das hipóteses legais e/ou com postulação meramente infringente lhes sujeitará à imposição da multa prevista pelo artigo 1.026, §2º, do Código de Processo Civil.

P. I. C.

Santos, 26 de março de 2025.

Juiz(a) de Direito: Dr(a). **Rejane Rodrigues Lage**

**DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE NOS TERMOS DA LEI 11.419/2006,
CONFORME IMPRESSÃO À MARGEM DIREITA**