

Apelação Cível n. 2012.009205-5, de Itajaí
Relator: Des. Dinart Francisco Machado

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE COBRANÇA. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL (*BILL OF LADING*). SUBCONTRATAÇÃO DE AGENTE TRANSITÁRIO DESCONSOLIDADOR. EXTRAVIO DE MERCADORIA. INDENIZAÇÃO DOS CUSTOS DECORRENTES DA PERDA DA CARGA. SENTENÇA DE EXTINÇÃO POR ILEGITIMIDADE PASSIVA DA RÉ. INSURGÊNCIA DA AUTORA.

1 – APLICAÇÃO DA TEORIA DA APARÊNCIA E INCIDÊNCIA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. INOVAÇÃO RECURSAL. MATÉRIAS NÃO DISCUTIDAS NA INICIAL, NA CONTESTAÇÃO, TAMPOUCO NA SENTENÇA. RECURSO NÃO CONHECIDO NOS PONTOS.

"Matéria não sentencialmente decidida constitui-se em inovação recursal e, por isso, não pode ser conhecida, sob pena de supressão de instância, à luz do art. 515, § 1º, do Código de Processo Civil, para o qual apenas as questões suscitadas e discutidas no processo poderão ser apreciadas na instância ad quem. [...]" (Apelação Cível n. 2012.022987-2, de Itapiranga, rel. Des. Carlos Adilson Silva, j. 31-3-2015).

2 – ILEGITIMIDADE PASSIVA. EMPRESA RÉ QUE ATUOU COMO DESCONSOLIDADORA DA CARGA, TRANSPORTADA PELAS EMPRESAS RESPONSÁVEIS PELA EMISSÃO DOS CONHECIMENTOS DE EMBARQUE (*BILL OF LADING*) JUNTADOS AOS AUTOS. AUSÊNCIA DE PROVAS QUE IMPUTEM O EXTRAVIO DA MERCADORIA A ALGUMA CONDUTA PERPETRADA PELA RÉ. NÃO COMPROVAÇÃO DOS REQUISITOS QUE CARACTERIZAM A RESPONSABILIDADE CIVIL E O CONSEQUENTE DEVER DE REPARAR O DANO (ARTS. 186 E 927 DO CÓDIGO CIVIL).

Não é possível imputar o extravio da mercadoria à apelada pois, de acordo com os documentos juntados aos autos, atuou como desconsolidadora da carga quando de sua chegada ao porto. Com efeito, os conhecimentos de embarque (*bill of lading*) constantes no processo, que são documentos emitidos pelas transportadoras no momento do

embarque da mercadoria, foram confeccionados por empresas que não a apelada. Ademais, não há nos autos a comprovação de eventual conduta da recorrida que teria dado ensejo à perda da carga, assim como do nexos causal que, supostamente, ligaria o dano à conduta do agente, sendo certo que incumbia à autora/apelante o ônus da prova acerca dos fatos constitutivos de seu direito (art. 333, I, do CPC).

"TRANSPORTE MARÍTIMO Indenização Pretensão dirigida em face de empresa que, neste caso, se ativou apenas como agente de entrega/desconsolidadora, não como NVOCC Causa de pedir que aponta duas transportadoras, responsáveis pela emissão dos conhecimentos MASTER e HOUSE/FILHOTE À míngua de contribuição própria, não tem o agente marítimo responsabilidade solidária pelos atos do seu representado Extinção mantida Recurso desprovido" (Apelação nº 0026526-21.2010.8.26.0562, da Comarca de Santos, 24ª Câmara de Direito Privado, Relator: Des. Ferreira da Cruz, j. 22-5-2014).

3 – MINORAÇÃO DOS HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. DESCABIMENTO. VERBA QUE ATENDE OS REQUISITOS ELENCADOS NO ART. 20, §§ 3º E 4º, DO CPC/1973.

RECURSO CONHECIDO EM PARTE E DESPROVIDO.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível n. 2012.009205-5, da comarca de Itajaí (1ª Vara Cível), em que é apelante DC Logistics Brasil Ltda., e apelada Allink Transportes Internacionais Ltda.:

A Segunda Câmara de Direito Comercial decidiu, por unanimidade, conhecer parcialmente do recurso e, na parte conhecida, negar-lhe provimento. Custas legais.

O julgamento, realizado nesta data, foi presidido pela Exma. Sra. Desa. Rejane Andersen, com voto, e dele participou o Exmo. Sr. Des. Robson Luz Varella.

Florianópolis, 14 de junho de 2016.

Dinart Francisco Machado
RELATOR

RELATÓRIO

DC Logistics Brasil Ltda. interpôs recurso de apelação cível contra sentença (fls. 164-169) que julgou extinta a ação de cobrança ajuizada pela apelante em face de Allink Transportes Internacionais Ltda., cujo dispositivo foi assim redigido:

Ante o exposto, JULGO EXTINTO o presente processo sem resolução de mérito, o que faço com fundamento no art. 267, VI, do CPC, e, em consequência, condeno a demandante ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios estes arbitrados em R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

Em suas razões recursais (fls. 175-195), a apelante alega que: a) a apelada detém legitimidade passiva *ad causam*, pois foi a responsável pelo transporte da mercadoria extraviada, de modo que deve arcar com os custos decorrentes da perda do produto; b) a recorrida é a representante, no Brasil, dos agentes emitentes dos conhecimentos de embarque da mercadoria, razão pela qual, na condição de mandatária que agiu em nome próprio, deve responder pelo extravio da mercadoria durante o seu transporte, em virtude da teoria da aparência; c) devem ser aplicadas ao caso as normas protetivas do Código de Defesa do Consumidor, uma vez que evidenciada a relação de consumo entre as partes; e d) os honorários advocatícios fixados na sentença devem ser minorados.

Apresentadas as contrarrazões (fls. 201-213), ascenderam os autos a esta Corte.

Redistribuído o feito para esta Câmara (fls. 222-227), vieram-me os autos conclusos.

VOTO

Conheço em parte do recurso pois, em sua extensão, presentes os pressupostos intrínsecos e extrínsecos de admissibilidade.

Extrai-se dos autos que a autora/apelante atua no transporte

internacional de cargas por meio de modais aéreo e marítimo, tanto na exportação quanto na importação e, em razão de suas funções, afirmou ter subcontratado com a ré/apelada para que esta atuasse como transportadora de carga expedida em Mumbai, na Índia, cujo destino era o Porto de Itajaí.

Todavia, a mercadoria foi extraviada durante o transporte marítimo, motivo pelo qual a autora/apelante ingressou com a presente ação de cobrança, visando obter da ré/apelada o ressarcimento dos custos decorrentes da perda do produto, na quantia de R\$ 18.694,53 (dezoito mil seiscentos e noventa e quatro reais e cinquenta e três centavos), acrescidos de juros e correção monetária.

Em sua contestação, a ré/apelada sustentou sua ilegitimidade passiva *ad causam*, ao argumento de que não atuou como transportadora da carga extraviada, sendo responsável, tão-somente, pela sua desconsolidação.

A sentença acolheu os fundamentos apresentados pela ré/apelada, reconheceu sua ilegitimidade passiva para figurar na lide e julgou extinta a ação, sem resolução de mérito, nos termos do art. 267, VI, do Código de Processo Civil/1973.

Irresignada, a autora/apelante interpôs o presente recurso, por meio do qual alegou que a ré/apelada detém legitimidade passiva *ad causam*, pois foi a responsável pelo transporte da mercadoria extraviada, de modo que deve arcar com os custos decorrentes da perda do produto. Além disso, afirmou que a recorrida é a representante, no Brasil, dos agentes emitentes dos conhecimentos de embarque da mercadoria, razão pela qual, na condição de mandatária que agiu em nome próprio, deve responder pelo extravio da mercadoria durante o seu transporte, em virtude da teoria da aparência. Sustentou, ainda, que devem ser aplicadas ao caso as normas protetivas do Código de Defesa do Consumidor, uma vez que evidenciada a relação de consumo entre as partes. Por fim, requereu a minoração dos honorários advocatícios fixados na sentença.

1 Aplicação da teoria da aparência e do Código de Defesa do Consumidor - inovação recursal

Inicialmente, deve-se destacar que a aplicação da teoria da aparência, sob a fundamentação de que a apelada seria representante das transportadoras responsáveis pela emissão dos conhecimentos de embarque, e a incidência do Código de Defesa do Consumidor ao caso caracterizam inovação recursal, de modo que essa parte do recurso não pode ser conhecida.

Com efeito, essas teses não foram abordadas na peça vestibular, na contestação e, tampouco, na sentença.

Além disso, em relação à incidência do Código de Defesa do Consumidor ao caso, o *decisum* deixou de analisar a argumentação por ter sido alegada somente na réplica, momento inoportuno, tendo em vista que não foi possível à apelada rebater essa alegação.

Assim, torna-se inviável a apreciação dessas insurgências em grau de recurso, configurando indevido *ius novarum*.

Sobre o tema, colhe-se da orientação de Nelson Nery Junior e Rosa Maria de Andrade Nery:

Proibição de inovar. Por inovação entende-se todo elemento que pode servir de base para a decisão do tribunal, que não foi arguido ou discutido no processo, no procedimento de primeiro grau de jurisdição [...]. Não se pode inovar no juízo de apelação, sendo defeso às partes modificar a causa de pedir ou o pedido (nova demanda). Todavia, a norma comentada permite que sejam alegadas questões novas, de fato, desde que se comprove que não foram levantadas no primeiro grau por motivo de força maior. Pela proibição do *ius novarum* prestigia-se a atividade do juízo de primeiro grau [...]. O sistema contrário, ou seja, o da permissão de inovar no procedimento da apelação, estimularia a deslealdade processual, porque propiciaria à parte que guardasse suas melhores provas e seus melhores argumentos para apresentá-los somente no juízo recursal de segundo grau [...]. Correta a opção do legislador brasileiro pelo sistema da proibição de inovar em sede recurso de apelação (*Código de processo civil comentado e legislação extravagante*. 11. ed. São Paulo: RT, 2010, p. 898).

Ainda, desta Corte:

ADMINISTRATIVO. AÇÃO DE COMPLEMENTAÇÃO DE APOSENTADORIA. SERVIDOR PÚBLICO DO MUNICÍPIO DE ITAPIRANGA.

PROCESSUAL CIVIL. ALEGAÇÃO NO ÂMBITO RECURSAL DE INCONSTITUCIONALIDADE DE LEI LOCAL. INOVAÇÃO RECURSAL. PRECLUSÃO CONSUMATIVA. QUESTÃO NÃO SUSCITADA EM PRIMEIRA INSTÂNCIA, E, VIA DE CONSEQUÊNCIA, NÃO EXAMINADA NA DECISÃO A QUO. IMPOSSIBILIDADE DE CONHECIMENTO, SOB PENA DE SUPRESSÃO DE INSTÂNCIA. RECURSO NÃO CONHECIDO NO PONTO. "Matéria não sentencialmente decidida constitui-se em inovação recursal e, por isso, não pode ser conhecida, sob pena de supressão de instância, à luz do art. 515, § 1º, do Código de Processo Civil, para o qual apenas as questões suscitadas e discutidas no processo poderão ser apreciadas na instância ad quem." (AC 2009.051335-3, de Jaguaruna, Rel. Des. João Henrique Blasi). [...] (Apelação Cível n. 2012.022987-2, de Itapiranga, rel. Des. Carlos Adilson Silva, j. 31-3-2015).

APELAÇÕES CÍVEIS. AÇÃO DECLARATÓRIA DE INEXISTÊNCIA DE DÉBITO C/C INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. RECURSO DE AMBOS OS RÉUS. 1. RECURSO DA IBI ADMINISTRADORA E PROMOTORA LTDA.: REGULARIDADE DA INSCRIÇÃO NOS ÓRGÃOS PROTETIVOS DO CRÉDITO. COMPRAS REALIZADAS POSTERIORMENTE AO PAGAMENTO DA FATURA DISCUTIDA. INOVAÇÃO RECURSAL. MATÉRIA NÃO VENTILADA NA CONTESTAÇÃO. PRECLUSÃO TEMPORAL. INTELIGÊNCIA DOS ART. 183 E 300, DO CPC. NÃO CONHECIMENTO DO APELO NESTE ASPECTO. "A parte que não comprovar que deixou de alegar matéria de defesa em momento processual oportuno por motivo de força maior (art. 517 do CPC), fica impossibilitada de argui-la em grau recursal, em decorrência da preclusão temporal." (AC n. 2012.064920-1, rel. Des. Subst. Francisco Oliveira Neto, j. em 15.05.2013). [...] (Apelação Cível n. 2009.059010-4, de Itajaí, rel. Des. Gerson Cherem II, j. 6-6-2013).

Dessa forma, não se conhece dessa parte do apelo, uma vez que seus argumentos constituem inovação recursal.

2 Ilegitimidade passiva *ad causam*

Sustenta a apelante que a apelada detém legitimidade passiva para figurar na lide, pois foi a responsável pelo transporte da mercadoria extraviada.

A recorrida, por sua vez, afirma que sua função era, somente, atuar na desconsolidação da carga quando de sua chegada no Porto de Itajaí, não possuindo qualquer responsabilidade pela perda do produto.

Pois bem.

De acordo com a Enciclopédia Aduaneira, carga consolidada é aquela transportada ao amparo de conhecimento internacional de carga emitido

por empresa autorizada a consolidar e desconsolidar carga.

Consolidar carga significa agrupar várias cargas que tenham um só destino, para desagrupá-las, posteriormente, quando chegarem ao seu paradeiro.

A carga agrupada segue amparada por um conhecimento de embarque "master" (*Master Bill of Lading* – MAWB) ou conhecimento "mãe", de responsabilidade da empresa consolidadora, dirigido à empresa desconsolidadora. O conhecimento de embarque "master" engloba outros conhecimentos denominados "house" ou "filhotes" (*House Bill of Lading* – HAWB), cada um deles com seu respectivo destinatário.

Dessa forma, na origem, as cargas de vários exportadores, ou até de um único exportador, destinadas a um mesmo local de descarga, são agrupadas e embarcadas sob amparo do conhecimento de embarque MAWB, acompanhado de tantos HAWB quantos forem os embarques objeto de consolidação. No destino, há a desconsolidação da carga, sendo cada "house" entregue ao respectivo destinatário.

In casu, da análise da documentação juntada aos autos, verifica-se que o embarcador estrangeiro (*shipper*) denominado RR Shipping Private Limited, localizado em Mumbai, na Índia, contratou os serviços da transportadora Miracle Shipping Agencies Pvt. Ltd., também de Mumbai, emissora do *bill of lading* de fl. 26, para efetuar o transporte da mercadoria descrita até Itajaí, por meio do navio (*vessel*) Maersk Ronneby. Como consignatário da mercadoria (*consignee* – indivíduo ou empresa cujo nome aparece no conhecimento de embarque como a pessoa a quem se destina a mercadoria) está a empresa DC Logistics Brasil Ltda., ora apelante. Já no campo do conhecimento de embarque destinado a informações sobre a chegada da mercadoria ao destino (*destination delivery*), consta o nome da empresa Allink Transportes Internacionais Ltda., ora apelada.

A carga teve como rota, antes de chegar a Itajaí, o porto de Pusan,

na Coréia do Sul, onde foi feito o transbordo das mercadorias do navio Maersk Ronneby para o navio Auguste Schulte. De acordo com o conhecimento de embarque de fl. 27, o agente responsável pelo transporte da carga no trajeto Coréia do Sul-Itajaí foi a empresa GTC Line Co. Ltd, a qual emitiu o *bill of lading*. Nesse documento, consta como consignatário da mercadoria a apelante e, como contato na chegada da mercadoria, a apelada.

Os documentos de fls. 28, 29 e 30, por sua vez, indicam o importador e o exportador da mercadoria transportada, respectivamente, Duas Rodas Industrial Ltda. e Plant Lipids Private Limited.

Ainda, das trocas de *e-mails* efetuadas entre as partes (fls. 32-60) e dos documentos juntados pela apelada (fls. 130-134), percebe-se que a carga também passou por Hong Kong, na China, no navio Cape May, e foi descarregada em Navegantes, com a atuação de outros agentes no transporte (NYK – Nippon Yusen Kaisha Line e Oceanus Agencia Marítima SA).

Por fim, o termo de falta e avaria de fl. 30 informa o extravio da mercadoria, emitido pelo centro aduaneiro Multilog Soluções de Logística.

De todo o exposto, verifica-se que a apelada, em nenhum momento, atuou como transportadora da carga. Com efeito, nos conhecimentos de embarque de fls. 26 e 27, documento que é emitido pela transportadora quando do embarque das mercadorias, a apelada figurou somente como contato para o momento de chegada dos produtos ao destino.

Esses fatos permitem concluir que a apelada tinha como função a desconsolidação da carga no porto de Itajaí, com o posterior encaminhamento das mercadorias aos destinatários, dentre eles a apelante.

Corroborando com esse entendimento o aviso de chegada de carga feito pela apelada (fls. 54-57), não por esta ter atuado como transportadora, mas sim como responsável pelo recebimento da carga e sua posterior desconsolidação, conforme se infere dos dados referentes aos conhecimentos de embarque "master" e "house" constantes no documento.

Logo, o extravio do produto não pode ser imputado à apelada, na medida em que não há nos autos qualquer elemento que demonstre ser ela a responsável por esse fato.

Nesse contexto, impende recordar a regra processual segundo a qual incumbe ao autor a prova dos fatos constitutivos do seu direito (art. 333, I, do CPC/1973) e ao réu a existência de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor (art. 333, II, do CPC/1973).

A apelante não trouxe aos autos qualquer documento hábil a demonstrar a suposta subcontratação realizada entre as partes ou algum ato praticado pela apelada capaz de ensejar sua responsabilização pelo extravio das mercadorias.

De outro lado, a apelada juntou os documentos de fls. 130-134, os quais a apontam como agência desconsolidadora, e como transportadoras (NVOCC – *Non Vessel Operating Common Carrier* – operador de transporte sem navio) as empresas GTC Line Co. Ltd. e RR Shipping Private Limited, além da empresa de navegação NYK – Nippon Yusen Kaisha Line e da agência de navegação Oceanus Agencia Maritima SA.

Ademais, sabe-se que, para a configuração da responsabilidade civil e do consequente dever de reparar o dano, nos termos dos arts. 186 e 927 do Código Civil, é necessária a comprovação de determinados requisitos, a saber: a) fato lesivo, causado por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência do agente; b) ocorrência de um dano patrimonial ou moral; e c) nexo de causalidade entre o dano e o comportamento do agente.

No presente caso, não se discute a ocorrência do dano, ou seja, o extravio da mercadoria, porquanto afirmado pela apelante e não impugnado pela apelada.

Todavia, carece de comprovação e de esclarecimentos a eventual conduta da apelada que teria dado causa à perda do produto, assim como o nexo de causalidade que, supostamente, ligaria o dano e o comportamento do

agente.

Nesse sentido, colhem-se desta Corte:

INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. IMÓVEL CUJA PROPRIEDADE É DE AMBAS AS PARTES. DEMANDADA QUE RETIRA MÓVEIS DA CASA SEM O CONSENTIMENTO DOS REQUERENTES. ABANDONO DE PARTE DA MOBÍLIA A CÉU ABERTO. DEPOIMENTOS TESTEMUNHAIS CONTRÁRIOS ÀS ALEGAÇÕES DOS POSTULANTES. PRETENSÃO DESACOLHIDA. DECISUM MANTIDO. INSURGÊNCIA APELATÓRIA DESPROVIDA. **1 É cediço que, para a configuração da responsabilidade pela causação de danos morais ou materiais indenizáveis, de mister é a comprovação dos elementos do ato ilícito: a ação ou omissão do agente, o dano e o nexos causal entre estes dois pressupostos, tocando ao suposto lesado o ônus de provar a concomitante existência desses requisitos (art. 333, I, do CPC). Na falta de qualquer um dos requisitos previstos no art. 186, do Código Civil, não há que se cogitar de dano moral indenizável. [...] (Apelação Cível n. 2014.065081-5, de São Joaquim, rel. Des. Trindade dos Santos, j. 26-3-2015, grifei).**

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. PLEITO JULGADO IMPROCEDENTE. ALEGADA INSCRIÇÃO INDEVIDA DO NOME DA AUTORA EM CADASTRO DE DEVEDORES. INSUBSISTÊNCIA. RESTRIÇÃO AO CRÉDITO ORIGINADA PELA SUA RELAÇÃO DE AVALISTA EM NOTA DE CRÉDITO RURAL COM PRESTAÇÃO EM ATRASO. EXERCÍCIO REGULAR DE DIREITO DA CREDORA. DEVER DE INDENIZAR NÃO CONFIGURADO. ÔNUS DA PROVA QUE CABIA À AUTORA. EXEGESE DO ART. 333, I, DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. CAUSA DE PEDIR TAMBÉM CONSUBSTANCIADA NO FATO DE TER SIDO A INSCRIÇÃO NO SERASA REALIZADA SEM PRÉVIA NOTIFICAÇÃO DA CONSUMIDORA. ENCARGO EXCLUSIVO DO ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA MANUTENÇÃO DO CADASTRO E NÃO DA COOPERATIVA RÉ, PORQUANTO ESTA APENAS INFORMA A EXISTÊNCIA DA DÍVIDA. EXEGESE DO ART. 43, § 2º, DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. SENTENÇA MANTIDA. RECURSO DESPROVIDO. **Não há que se cogitar em responsabilidade civil por ato ilícito e reparação de danos sem comprovação dos requisitos inculpidos no art. 186 do atual Código Civil. Ademais, é da dicção do art. 333, I, do Código de Processo Civil que incumbe ao autor o ônus da prova acerca dos fatos constitutivos de seu direito** (Apelação Cível n. 2015.012186-7, de Taió, rel. Des. Marcus Tulio Sartorato, j. 31-3-2015, grifei).

E, do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo:

TRANSPORTE MARÍTIMO Indenização Pretensão dirigida em face de empresa que, neste caso, se ativou apenas como agente de entrega/desconsolidadora, não como NVOCC Causa de pedir que aponta duas transportadoras, responsáveis pela emissão dos conhecimentos MASTER e HOUSE/FILHOTE À míngua de contribuição própria, não tem o agente marítimo responsabilidade solidária pelos atos do seu representado Extinção mantida Recurso desprovido. (Apelação nº 0026526-21.2010.8.26.0562, da Comarca de Santos, 24ª Câmara de Direito Privado, Relator: Des. Ferreira da Cruz, j. 22-5-2014).

Do corpo desse acórdão, colho o seguinte excerto:

De fato, esclarece a causa de pedir que tão-só duas empresas funcionaram como transportadoras no contrato *sub examine* (fls. 03): a) a *MAERSK LINE*, que expediu o *BL MASTER* (fls. 30) e b) e a *UNISTAR GLOBAL LOGISTICS (PVT) LTD.*, emissora do *BL HOUSE* ou *FILHOTE* (fls. 32).

Ao rigor desse raciocínio, independentemente do seu objeto social, proibitivo aliás da *atividade de transporte* na filial de Santos (cláusula 2ª, par. ún. fls. 172), conclui-se que no ajuste da *NUTRE* a *DFX* se ativou apenas como *agente de entrega* (fls. 32/33) ou desconsolidadora, não como *NVOCC* (fls. 269).

Arreda-se, *in casu*, a ideia de *OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL*, sobretudo na forma típica do art. 5º, *caput*, da Lei nº 9.611/98.

Tem razão, portanto, o MM. Juiz de Direito Dr. José Alonso Beltrame Júnior ao afirmar que o ocorrido não pode ser tributado à ré, *que não atuou no caso como transportadora, operadora multimodal ou mesmo responsável pelo transporte em si* (fls. 255).

Em hipótese análoga, assim decidiu este Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo:

E correta se afigura a r. sentença ao julgar extinto o processo, sem resolução do mérito, nos termos dos artigos 6º, 12, VIII, e 267, VI, do Código de Processo Civil, tendo em vista que a responsável por eventual prejuízo sofrido pela seguradora é realmente a transportadora supostamente causadora das avarias nas mercadorias transportadas, seja a empresa de transportes proprietária ou não do navio, não se podendo cogitar da imputação desta responsabilidade às agências marítimas, que detêm meros poderes de representação das armadoras, transportadoras ou consolidadoras das cargas no país, inadmissível então que sejam acionadas em nome próprio por obrigação imputável à transportadora.

(...)

Ora, se o agente marítimo não age em nome próprio, mas na condição de representante do transportador, qualificando-se como mero mandatário, não há como lhe ser atribuída a responsabilidade resultante de eventos lesivos verificados no cumprimento de contrato de transporte marítimo, mesmo porque a representação não implica em responsabilidade solidária, pois a solidariedade

não se presume, decorrendo necessariamente de previsão legal ou contratual (artigo 265, do Código Civil).

Caracterizada, portanto, a ilegitimidade passiva ad causam das agências marítimas para responderem a esta ação regressiva de ressarcimento [de indenização paga pela seguradora à sua segurada em razão de avaria na mercadoria transportada] movida pela seguradora, correta a extinção do processo, sem resolução do mérito, nos termos dos artigos 6o, 12, VIII, e 267, VI, do Código de Processo Civil.

E mais: a notificação de fls. 98, em que a NUTRE imputa o sinistro exclusivamente à MAERSK, a elidir qualquer contribuição por ato próprio da DFX, à evidência⁴, pode ter sido confeccionada de qualquer forma, menos *inocentemente* (fls. 271).

Assim, como visto nesse precedente, também no presente caso não existe solidariedade entre o transportador e o desconsolidador das cargas. O desconsolidador somente responderá por ato próprio, que não restou configurado nos autos.

Ademais, em que pese a apelada atuar no mercado como agente marítimo, - ou seja, a pessoa ou empresa que, na condição de intermediário atuando em nome de um transportador, agencia a contratação de transporte de carga -, no caso concreto sua função foi, especificamente, desconsolidar a mercadoria, de modo que não exerceu o papel de representante direto do negócio, tanto que não foi a responsável pela emissão dos conhecimentos de embarque.

Nesse contexto, colhe-se do TJSP:

RESSARCIMENTO DE DANOS. AÇÃO REGRESSIVA. Contrato de seguro. **Transporte marítimo de trigo a granel. Extravio de 252 toneladas no desembarque.** Perda efetiva de 1,2029% do total transportado. Pagamento do seguro à destinatária segurada. Sentença de improcedência. Fundamento de que a seguradora não estava obrigada à cobertura do sinistro. Pretensão de reforma. Descabimento. Perda de 1% considerada normal. IN/SRF nº 12. Exclusão objetiva de responsabilidade. Indenização indevida. Irrelevância de a perda ter ocorrido na operação de descarga. Exclusão do valor da franquia. Recurso improvido. - Honorários advocatícios de 15% sobre o valor da causa. Pretensão de diminuição do percentual. Descabimento. Percentual médio entre o mínimo e o máximo. Compatibilidade com a complexidade da causa. Recurso improvido. - **Ilegitimidade de parte ativa. Agente marítimo. Cabimento.**

Agente marítimo somente se coobriga com o transportador caso atue como seu representante direto no negócio. Extravio de carga estranho à responsabilidade do agente. Irrelevância da perda verificada no desembarque. Método de desembarque da escolha do transportador ou da administração do porto. Ilegitimidade reconhecida. Recurso provido. (Apelação Cível n. 0030756-77.2008.8.26.0562, de Santos, rel. Des. Erson de Oliveira, j. 17-4-2013, grifei).

Do corpo do acórdão, extrai-se o seguinte excerto:

Com efeito, o agente marítimo, no exercício de sua atividade típica de facilitador dos procedimentos de descarga em porto destinatário, não se associa ao armador ou transportador que o contratou em seus direitos e obrigações referentes à carga. Não assume ela parte do negócio da prestação do serviço específico, de sorte que não pode ser responsabilizada por vício na prestação do serviço de transporte. Bem por isso não pode responder por extravio de carga.

No caso dos autos, a autora seguradora pretende a responsabilização também do agente marítimo, aduzindo ser ele o único representante do armador no Brasil e, portanto, deve ser responsabilizado pelos vícios do cumprimento do contrato. Afirma, ainda, que o extravio da mercadoria aconteceu no serviço de descarga, decorrente do emprego de maquinário de recursos ultrapassados para a descarga de trigo em grãos.

No entanto, **a responsabilidade do agente marítimo não se confunde, em absoluto, com a do armador. Tanto assim que a matéria foi pacificada pela Súmula 192 do TFR, pela qual o agente marítimo, em sua atividade típica, não é responsável tributário nem se equipara ao transportador. Não há por que, então, pretender que na esfera civil o agente marítimo assumira responsabilidade já definitivamente afastada na esfera tributária. Lógico, porque o fato gerador é único para ambas as hipóteses, qual seja, o limite da responsabilidade.** Nesse sentido:

“TRIBUTÁRIO E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL. AGENTE MARÍTIMO. ASSINATURA DE TERMO DE COMPROMISSO. EXERCÍCIO DE ATRIBUIÇÕES PRÓPRIA. EQUIPARAÇÃO À TRANSPORTADOR. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA. INOCORRÊNCIA. SÚMULA Nº 192/TFR. PRECEDENTES. 1. Agravo Regimental interposto contra decisão que negou seguimento ao recurso especial ajuizado pela parte agravante. 2. Estabelece a Súmula nº 192/TFR: "o agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para efeitos do Decreto-Lei nº 37 de 1966." 3. Precedentes das 1ª e 2ª Turmas desta Corte Superior. 4. "O agente, rigorosamente, não medeia, nem intermedeia, nem comissiona, nem representa: promove conclusões de contrato. Não é mediador, posto que seja possível que leve até aí a sua função. Não é corretor, porque não declara a conclusão dos negócios jurídicos. Não é mandatário, nem procurador. Donde a expressão "agente" ter, ao contrato de agência, sentido estrito." (Pontes de

Miranda, in "Tratado de Direito Privado Parte Especial", Tomo XLIX, 3ª Edição, 1972) 5. O Termo de Compromisso firmado por agente marítimo, assumindo responsabilidades outras que não as de sua competência, não tem o condão de atribuir-lhe responsabilidade tributária para responder por danos ou extravios de mercadorias apurados, para ressarcimento de impostos e por outros ônus fiscais, tendo em vista o princípio da reserva legal. 6. Agravo regimental provido para, apenas, examinar a questão da assinatura do termo de compromisso do agente marítimo, sem, contudo, modificar a conclusão da decisão agravada. (AgRg no REsp 382.416/RS, Rel. Ministro JOSÉ DELGADO, PRIMEIRA TURMA, julgado em 26/03/2002, DJ 22/04/2002, p. 171)."

Essa é a hipótese dos autos. Tanto que a obrigação da recorrente está demonstrada a fls. 167, por cujo documento se vê ter ela sido contratada para a facilitação das operações de descarga de navio certo, com carga certa, até a liberação do navio.

Decorre daí não ser ela representante do armador, mas contratada para serviço específico, de sorte que não responde por extravio de carga, por consistir a perda em vício da prestação do serviço entre o transportador e terceiro.

Ainda, do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul:

TRANSPORTE. ILEGITIMIDADE PASSIVA. AGENTE MARÍTIMO. A responsabilidade por avarias nas mercadorias, durante o transporte, corre por conta da transportadora e não do seu representante. Precedentes. Apelo desprovido. (Apelação Cível n. 598408508, de Rio Grande, rel. Des. Marcelo Cezar Müller, j. 10-10-2001).

AGENTE MARÍTIMO. FALTA DE MERCADORIA. AÇÃO REGRESSIVA. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. No elenco das atribuições ordinárias do agente marítimo, tal como se conceitua a atividade, não está a de conferir cargas e, pois, de responder em nome do agenciado, por suas conseqüências. Responsabilidade do transportador e não do agente de navegação. Sentença de ilegitimidade passiva confirmada. (Apelação Cível n. 70000993030, de Novo Hamburgo, rel. Des. Sérgio Pilla da Silva, j. 8-6-2000).

Dessa forma, conclui-se que a apelada é parte ilegítima para figurar na presente ação de cobrança de custos decorrentes de extravio de mercadoria por transporte marítimo, mantendo-se a sentença que extinguiu o processo sem resolução de mérito.

3 Minoração dos honorários advocatícios

Requer a apelante a redução da verba honorária, fixada em R\$

2.000,00 (dois mil reais).

Sabe-se que, nos casos em que não há condenação, deve-se observar, para a fixação dos honorários sucumbenciais, o art. 20, § 4º, do CPC/1973:

Nas causas de pequeno valor, nas de valor inestimável, naquelas em que não houver condenação ou for vencida a Fazenda Pública e nas execuções, embargadas ou não, os honorários serão fixados consoante apreciação equitativa do juiz, atendidas as normas das alíneas "a", "b" e "c" do parágrafo anterior.

Dessa forma, para a fixação da remuneração do causídico deve-se considerar os critérios dispostos nas alíneas do art. 20, § 3º, do CPC/1973, referentes ao grau de zelo do profissional, ao lugar da prestação do serviço, à natureza e importância da causa, ao trabalho realizado pelo advogado e ao tempo exigido para realização de seu serviço.

Observa-se que os procuradores da apelada, apesar de não terem comparecido na audiência de conciliação de fl. 163, apresentaram contestação e contrarrazões dentro da aprimorada técnica jurídica, cuja fundamentação e documentos conduziram à extinção do feito.

Assim, considerando a discussão que envolve a causa, que é de certa complexidade, o tempo de tramitação do processo e o trabalho desenvolvido pelos causídicos, entendo que a verba honorária fixada na sentença deve ser mantida, porquanto atende os critérios estabelecidos pelo art. 20, §§ 3º e 4º, do CPC/1973.

Ante o exposto, o voto é no sentido de conhecer parcialmente do recurso e, na parte conhecida, negar-lhe provimento