



Poder Judiciário
JUSTIÇA ESTADUAL
Cível - Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo
Juízo Titular I - Vara do Núcleo Especializado De Justiça - Núcleo 4.0 Direito Marítimo
 Processamento Virtual - Demanda de Direito Marítimo - Estadual, s/n, . - Bairro: Centro - CEP: 11013190 - Fone: 000000 - Email:
 nucleo4.0maritimo@tjsp.jus.br

PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL Nº 4077398-72.2025.8.26.0100/SP

AUTOR: -----

RÉU: ----- (REPRESENTADO)

SENTENÇA

Vistos.

Trata-se de **ação regressiva de ressarcimento** proposta por ----- em face de -----, com o objetivo de obter o ressarcimento de indenização securitária paga em razão de avaria em carga transportada por via marítima. Alega a parte autora que: (i) celebrou contrato de seguro de transporte internacional com ----- (sinistro nº -----), sub-rogando-se nos direitos da segurada na forma do art. 786 do Código Civil; (ii) a carga segurada — 125.000 unidades de bilhetes de loteria instantânea "Horóscopo da Sorte" (raspadinha), acondicionadas em 1 palete com 50 caixas — foi transportada no contêiner -----, a bordo do navio -----, viagem 030W, com origem no Porto de Xingang, China, e destino ao Porto de Santos, Brasil; (iii) a carga foi embarcada em perfeito estado (*clean on board*), sem qualquer ressalva no conhecimento de embarque; (iv) no porto de destino, o operador portuário Ecoporto Santos S.A. constatou que o contêiner apresentava severos sinais de avaria, com amassamentos, remendos no teto e cortes na borracha de vedação das portas, conforme registrado no Termo de Faltas e Avarias (TFA), configurando perda de hermeticidade e suspeita de avaria nas mercadorias acondicionadas; (v) entregue o contêiner ao segurador, foram constatados danos por molhadura em um palete contendo cinquenta caixas; (vi) registro fotográfico evidenciou furo no teto do contêiner; (vii) finalizada a regulação do sinistro, apurou-se a perda total de 125.000 unidades, descartadas conforme certificado acostado; (viii) o contêiner é legalmente considerado equipamento de bordo do navio, o que reforça a responsabilidade da ré. Em suas palavras, "*absolutamente claro de que os danos ocorreram realmente durante o período em que a carga se encontrava sob a custódia legal da ré*", que "*não observou o dever geral de cautela, desrespeitou a Lex Artis de sua atividade e feriu o princípio da precaução*". Para reforçar sua alegação, fundamenta o pedido nos arts. 186, 749, 786, 927 e 934 do Código Civil, bem como na Súmula nº 188 do Supremo Tribunal Federal. Sustenta ainda que: (i) a busca do ressarcimento em regresso é dever do segurador em benefício do colégio de segurados; (ii) a responsabilidade do transportador é objetiva, equiparando-se ao depositário; (iii) o contêiner fornecido pela ré estava em péssimo estado de conservação, com furo no teto apto a causar infiltração de água durante o transporte marítimo. Por fim, requer a condenação da ré ao ressarcimento da quantia de R\$ 13.469,22 (treze mil, quatrocentos e sessenta e nove reais e vinte e dois centavos), com atualização monetária desde o pagamento (13/05/2025), juros legais desde a sub-rogação e condenação nas custas e honorários advocatícios, além da dispensa da audiência de conciliação e a não remessa do feito ao Núcleo 4.0 de Direito Marítimo. Com a inicial (**evento 1, INIC1**), vieram procuração e documentos (**evento 1, PROC2 a evento 1, COMP23**).

Em contestação (**evento 16, CONTES1**), a parte requerida -----, representada por -----, arguiu as seguintes preliminares: (i) remessa obrigatória ao Núcleo de Justiça 4.0 – Direito Marítimo, com base no art. 6º do Provimento CSM nº 2.660/2022, com a redação dada pelo Provimento CSM nº 2.814/2025, que tornou obrigatória a tramitação perante a unidade especializada; (ii) incompetência da Justiça brasileira, sustentando que o *Bill of Lading* nº ----- contém cláusula de eleição de foro exclusivo estrangeiro, estabelecendo que as ações contra a transportadora devem ser propostas perante o Tribunal Marítimo de Xangai, e que a seguradora sub-rogada se vincula a tal cláusula, nos termos dos arts. 349 e 786 do Código Civil e art. 25 do CPC, com apoio em jurisprudência do STJ e do TJSP; (iii) decadência do direito de ação, por ausência de protesto formal no prazo de 10 dias previsto no art. 754, parágrafo único, do Código Civil, decaindo a segurada do direito de regresso antes mesmo da sub-rogação; (iv) indeferimento da petição inicial por ausência de documentos indispensáveis, notadamente a averbação do embarque à apólice, o certificado de vistoria emitido por comissário autorizado pela seguradora e a certidão do laudo pericial; (v) falta de interesse processual, ao argumento de que bilhetes de loteria e mercadorias sem valor declarado no conhecimento de embarque não estão compreendidos nas coberturas da apólice, configurando o pagamento mera liberalidade (*ex gratia*). Em reforço, argumenta que: (i) a pretensão autoral não comprova o nexo causal direto entre o dano e a atuação da transportadora marítima; (ii) os relatórios dos terminais de descarga (DP World e Ecoporto Santos) não registraram furo na unidade de carga, apenas avarias estruturais genéricas; (iii) a avaria foi constatada somente em 12/02/2025, em Osasco/SP, após diversas etapas logísticas fora da responsabilidade da transportadora, rompendo o nexo causal; (iv) os documentos de vistoria foram produzidos unilateralmente pela beneficiária do seguro, sem contraditório e sem a participação da transportadora; (v) não há comprovação da destruição dos salvados. Sustenta ainda que o valor da causa está incorreto, apontando divergência na conversão cambial utilizada. Por fim, requer, em caráter principal, a extinção do feito sem resolução

do mérito, e, no mérito, a improcedência do pedido. Junta procuração e documentos (**evento 16, CONTRSOCIAL2 a evento 16, OUT11**).

Em réplica (**evento 26, RÉPLICA1**), a parte autora alegou que: (i) diante do Provimento CSM nº 2.814/2025, deixa a critério do juízo a remessa ao Núcleo 4.0; (ii) o importador/consignatário não é parte do contrato de transporte, sendo mero beneficiário do serviço, razão pela qual a cláusula de eleição de foro estrangeiro não lhe é oponível nem à seguradora sub-rogada; (iii) com apoio no Tema 1.282/STJ, a sub-rogação transfere apenas direitos de natureza material, não abrangendo prerrogativas processuais ou cláusulas de cunho personalíssimo, incluindo a eleição de foro; (iv) o art. 754 do Código Civil não se aplica à seguradora sub-rogada, que não é parte do contrato de transporte, sendo seu direito de regresso regulado pelo art. 786 do Código Civil; (v) a cobertura foi regularmente averbada no sistema da seguradora; (vi) o nexo causal restou demonstrado pelo Termo de Faltas e Avarias e pelo registro fotográfico do furo no teto do contêiner, ainda na zona portuária; (vii) o valor do pedido está corretamente calculado. Juntou documentos (**evento 26, DOCUMENTACAO2 e evento 26, DOCUMENTACAO3**).

Por decisão proferida em 05/03/2026 (**evento 30, DESPADEC1**), o Juízo da 10ª Vara Cível do Foro Central Cível reconheceu a obrigatoriedade da tramitação perante o Núcleo de Justiça 4.0 de Direito Marítimo e determinou a remessa dos autos, com o devido aproveitamento dos atos processuais já praticados. Redistribuído o feito (**evento 40**), os autos foram conclusos ao Juízo do Núcleo 4.0, que, em 31/03/2026 (**evento 47, DESPADEC1**), determinou a especificação de provas pelas partes antes do saneamento.

A parte autora requereu o julgamento antecipado do mérito, por entender desnecessária a produção de outras provas (**evento 54, PET1**), enquanto a parte ré pleiteou, subsidiariamente, a prolação de despacho saneador com fixação dos pontos controvertidos e distribuição do ônus da prova, reiterando suas teses preliminares e meritórias (**evento 55, PET1**).

É o relatório.

FUNDAMENTO e DECIDO.

O feito comporta julgamento antecipado, nos termos do artigo 355, inciso I, do Código de Processo Civil, mostrando-se desnecessária a produção de outras provas, além das já constantes nos autos.

Passo a analisar as questões preliminares e prejudiciais suscitadas pela parte requerida.

Da Incompetência do Poder Judiciário Brasileiro

A parte requerida invoca a cláusula 27 do Contrato de Transporte Marítimo, que estabeleceu a eleição de foro para o Tribunal Marítimo de Xangai da República Popular da China, sustentando sua oponibilidade à seguradora sub-rogada, sob o argumento de que a sub-rogação operada pela lei transfere integralmente os direitos do segurado, incluindo as cláusulas compromissórias do contrato firmado na constância da vigência da apólice de seguro.

A preliminar não merece acolhimento, data venia.

Inicialmente, cumpre ressaltar que a parte autora não integrou o contrato de transporte marítimo em que a cláusula de eleição de foro estrangeiro foi pactuada. O vínculo contratual estabelecido entre o segurado e a transportadora marítima não pode produzir efeitos processuais em face da seguradora que, ao sub-rogar-se nos direitos do segurado após o pagamento da indenização securitária, não assume as obrigações de natureza processual oriundas daquele contrato.

Com efeito, o instituto da sub-rogação, disciplinado pela antiga redação do artigo 786 do Código Civil e pela Súmula nº 188 do Supremo Tribunal Federal, opera a transferência do crédito com suas características de direito material, mas não alcança as cláusulas de natureza processual estabelecidas no contrato originário. A cláusula de eleição de foro constitui matéria de índole eminentemente processual, não se transmitindo ao subrogado por força da operação securitária.

O Superior Tribunal de Justiça, ao afetar os Recursos Especiais n.º 2.124.701/MG, 2.124.713/MG e 2.124.717/MG ao rito dos recursos repetitivos, sob o Tema n.º 1.280, debruçando-se sobre um dos principais casos da história jurídica brasileira (Caso Brumadinho), com a cautela que casos dessa envergadura demandam

A questão submetida à sistemática dos repetitivos era a o direito da seguradora se investir em direitos processuais que eram de seus segurados.

Deixo claro, que o caso destes autos envolve relação jurídica diversa e não se confunde com aquela moldura e seria equívoco metodológico inadmissível aplicar o Tema 1.280 como solução direta e automática às questões prescricionais aqui debatidas.

Entretanto — e aqui reside o ponto central desta fundamentação —, o que o STJ construiu ao delimitar aquela controvérsia contém uma premissa jurídica de alcance muito mais largo: a de que os direitos processuais do segurado ou de qualquer outra condição jurídica subjetiva e personalíssima, são inseparáveis da pessoa de seu titular, não contemplando a seguradora.

Essa premissa, que estrutura toda a lógica do Tema 1.280, é exatamente o que autoriza — e exige — o raciocínio que se desenvolve nesta preliminar.

A sub-rogação legal, nos termos do art. 786 do Código Civil, opera a transferência dos **direitos** do segurado à seguradora, até o limite do que esta pagou. Isso é, contudo, uma transferência de conteúdo obrigacional — do crédito, da pretensão material —, e não uma fusão de personalidades jurídicas.

A seguradora sub-rogada não se torna o segurado; ela apenas passa a titularizar o direito de crédito que aquele detinha contra o responsável pelo dano.

Essa distinção — aparentemente singela, mas de consequências jurídicas profundas — é precisamente o que o Tema 1.280 ilumina ao exigir que o aproveitamento dos benefícios processuais dependa do "*enquadramento*" pessoal do demandante.

Isso significa, em consequência direta e inafastável, que a seguradora sub-rogada nos direitos do segurado não pode se valer, em ação regressiva, dos benefícios processuais conferidos a este.

O prazo prescricional diferenciado, as presunções legais, a inversão do ônus da prova fundada em hipossuficiência — tudo isso são prerrogativas *intuitu personae*, que se extinguem na esfera jurídica do segurado no momento em que a seguradora, entidade economicamente poderosa e tecnicamente especializada, assume sua posição processual.

Ora, se os **direitos** processuais do segurado têm natureza personalíssima e não se transmitem à seguradora sub-rogada, a mesma e exata lógica deve presidir a questão dos **deveres** processuais de idêntica natureza.

Direitos e deveres são as duas faces de uma mesma posição jurídica.

Quando o sistema normativo qualifica uma posição como personalíssima, ele o faz integralmente: tanto as vantagens quanto os ônus que dela decorrem ficam presos à pessoa do titular.

O princípio da isonomia, inscrito no art. 5.º, *caput*, da Constituição Federal, não permite que essa unidade seja fragmentada de forma seletiva.

Não é constitucionalmente tolerável — nem logicamente defensável — que se atribua à seguradora os **ônus processuais** que existem *para* o segurado (neste caso, a obediência ao foro de eleição), enquanto simultaneamente se lhe nega acesso aos **bônus processuais** referidos no julgado acima (naquele caso, os direitos típicos de uma relação de consumo).

A Segunda Seção do STJ, ao deliberar "*por unanimidade*" que a aplicação do regime consumerista depende do enquadramento pessoal do demandante, estava, em perspectiva mais ampla, consagrando o seguinte postulado: *a qualidade subjetiva do titular é o pressuposto tanto dos benefícios quanto dos encargos que a ela se conectam*.

Quem não preenche os requisitos para ser tratado como consumidor não pode ser parcialmente submetido ao seu regime — nem na parte que o favorece, nem — e este é o ponto central — na parte que o onera.

Admitir o contrário seria consagrar que a seguradora, ao se sub-rogar nos direitos do segurado, carregaria os piores aspectos da posição processual deste último sem poder colher nenhum de seus benefícios.

Note-se, por derradeiro, que o Art. 786 do Código Civil, em sua redação original, dispunha que a seguradora se sub-rogava nos "**direitos e ações**" que o segurado tinha contra o responsável pelo dano. A nova Lei de Seguros, **que não se aplica a este caso**, pelo princípio do *tempus regit actum* foi ainda mais direta. Seu **art. 94** simplesmente suprimiu a palavra "**ações**" do dispositivo correspondente, por considerá-la redundante e geradora de confusão. O legislador, ao assim proceder, apenas explicitou o que a jurisprudência já havia firmado: o que se transfere à seguradora é o **direito material**, e apenas ele.

Pois bem.

Feito esse percurso, impõe-se a seguinte constatação: em nenhum momento, nem no **Código Civil**, nem na **nova Lei de Seguros**, o legislador inseriu a palavra "**deveres**" no dispositivo que regula a sub-rogação.

Não foi contemplada em nenhum momento da história do Direito de Seguros e de Transportes Marítimos uma redação que previa algo do tipo "*a seguradora sub-rogar-se nos direitos e deveres do segurado pelas indenizações pagas nos seguros de danos*".

A omissão é eloquente.

O legislador escolheu transferir à seguradora as pretensões ativas do segurado e não as passivas.

Observe-se, então, o quadro em sua inteireza:

O Superior Tribunal de Justiça, diante de uma lei que usou a palavra **DIREITOS** — palavra

amplíssima, que poderia, a rigor, abarcar tanto direitos materiais quanto processuais —, tratou de **limitar a investida das seguradoras** ao que era razoável e tecnicamente correto: reconheceu que todos os **direitos materiais** lhe são deferidos pela sub-rogação, mas excluiu expressamente os **direitos processuais**, por sua natureza personalíssima.

Se a Corte limitou os **DIREITOS** que a lei expressamente previu — porque certos direitos, mesmo previstos, não se transferem —, com muito maior razão deve o Poder Judiciário **limitar a investida** daqueles que pretendem fazer pesar sobre os ombros da seguradora **DEVERES** que a lei jamais contemplou.

O Poder Judiciário pode até mesmo limitar direitos, quando eles estão previstos na lei de maneira genérica e reclamando interpretação; mas não pode impor deveres, muito menos quando eles não estão previstos na lei, nem mesmo de maneira genérica.

A interpretação e a integração do Direito só devem ser feitas pelo Magistrado com o cuidado e com a consciência de que a lacuna da lei nada mais é do que "(...) uma válvula pela qual entram no ordenamento os fatores extrapositivos, como os ideais de justiça, as exigências da equidade, os raciocínios quase-formais." nunca como um fator de imposição de deveres não justificáveis pela isonomia.

Enfim.

A assimetria que se pretende impor à seguradora — obrigá-la a suportar **deveres processuais** que a lei nunca lhe atribuiu, enquanto o STJ já restringiu - com toda razão do mundo - até mesmo os **direitos** que a lei lhe conferiu — é, à evidência, incompatível com qualquer leitura coerente do ordenamento jurídico e do princípio da **isonomia**.

A admissão irrestrita da eficácia de cláusulas de eleição de foro estrangeiro em Conhecimentos de Embarque, que são emitidos já depois da carga estar a bordo do navio, sem a devida consideração dos princípios da razoabilidade, da conexão substancial e do acesso à justiça, transformaria o sistema jurisdicional em mero instrumento de conveniência processual da parte economicamente mais forte, impondo ônus desproporcional à parte mais vulnerável e dificultando sobremaneira o exercício do direito de ação.

Não se desconhece que a jurisprudência brasileira reconhece, em determinadas circunstâncias, a validade das cláusulas de eleição de foro estrangeiro em contratos empresariais internacionais.

Todavia, tal reconhecimento pressupõe a ausência de abusividade e a observância dos critérios de razoabilidade estabelecidos pela legislação processual, os quais, no caso em exame, não se encontram satisfeitos.

Assim, considerando que a parte autora não participou do contrato de transporte marítimo, que a cláusula de eleição de foro não se transmite ao segurador sub-rogado por constituir matéria de natureza processual, e que a aplicação de tal cláusula implicaria onerosidade excessiva e violação aos princípios da razoabilidade e do acesso à justiça, rejeito a preliminar de incompetência do Poder Judiciário Brasileiro.

Por fim, há que se considerar fator objetivo para afastar esta preliminar: esta causa busca indenização no valor de R\$ 13.469,22 (treze mil quatrocentos e sessenta e nove reais e vinte e dois centavos), conforme item 36, 'a' da inicial.

Julgado de relatoria do Ilustre Desembargador MARCO FÁBIO MORSELLO, uma das maiores autoridades sobre contratos de transporte, deixa claro que:

"(...) consoante a jurisprudência do Col. Superior Tribunal de Justiça, a cláusula de eleição de foro não é oponível à seguradora sub-rogada:

“CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO. DANO EM CARGA DURANTE TRANSPORTE INTERNACIONAL. SEGURADORA. SUBROGAÇÃO. TRANSMISSÃO DO DIREITO MATERIAL. CLÁUSULA DE ELEIÇÃO DE FORO. MATÉRIA PROCESSUAL. INOPONIBILIDADE À SEGURADORA SUB-ROGADA. CONVENÇÃO DE MONTREAL. SÚMULA 283/STF. 1. Ação regressiva de ressarcimento, ajuizada em 26/06/2018, da qual foi extraído o presente recurso especial, interposto em 05/02/2020 e concluso ao gabinete em 08/09/2021. 2. O propósito recursal é decidir (I) se a cláusula de eleição de foro firmada entre a autora do dano e o segurado vincula a seguradora em ação regressiva na qual pleiteia o ressarcimento do valor pago ao segurado em virtude do dano na carga durante transporte internacional; e (II) se a Convenção de Montreal é aplicável à hipótese em julgamento. 3. De acordo com o art. 786 do CC, depois de realizada a cobertura do sinistro, a seguradora subroga-se nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano, nos limites do valor pago. 4. O instituto da sub-rogação transmite apenas a titularidade do direito material, isto é, a qualidade de credor da dívida, de modo que a cláusula de eleição de foro firmada apenas pela autora do dano e o segurado (credor originário) não é oponível à seguradora sub-rogada. 5. Tendo o acórdão recorrido decidido pela não aplicação da Convenção de Montreal na hipótese em julgamento, a falta de fundamentação pela recorrente quanto à aplicação da referida Convenção, sem indicar, por exemplo, em qual de seus dispositivos se enquadra a situação fática da presente demanda, enseja a incidência da Súmula 283/STF. 6. Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa extensão, não provido.” (REsp n. 1.962.113/RJ, relatora Ministra Nancy Andrighi, Terceira Turma, julgado em 22/3/2022, DJe de 25/3/2022, destaques nossos).

Ressalte-se que não se olvida o entendimento proferido recentemente pelo Col. Superior Tribunal de Justiça, no julgamento dos REsps n.º 1.988.894 e n.º 2.074.780, no sentido de que “a ciência prévia da seguradora a respeito de cláusula arbitral pactuada no contrato objeto de seguro garantia resulta na sua submissão à jurisdição

arbitral, por integrar a unidade do risco objeto da própria apólice securitária, dado que elemento objetivo a ser considerado na avaliação de risco pela seguradora” (REsp nº 1.988.894/SP, relatora Ministra Maria Isabel Gallotti, Quarta Turma, julgado em 9/5/2023, DJe de 15/5/2023).

Entretanto, reputa-se necessária a realização de distinção (distinguishing) entre o objeto neles tratado e aquele ora enfrentado no caso em testilha, em virtude do reduzido valor do bem transportado. Deveras, no julgamento do REsp nº 1.988.894/SP, a I. Relatora Ministra Isabela Gallotti consignou expressamente que o elevado valor da mercadoria transportada afastaria a natureza de adesão do contrato de transporte: “A referida conclusão é reforçada não somente pela parte aderente, empresa estadual da Colombiana, mas também pelo objeto da avença: 'transporte marítimo internacional entre os portos de Santos (Brasil) e Barranquilla (Colômbia) de componentes de turbinas e geradores de usina hidroelétrica exportados por -----', que perfaziam a quantia de 'US\$ 4.217.345,72 (quatro milhões, duzentos e dezessete mil, trezentos e quarenta e cinco reais e setenta e dois centavos), valor equivalente a R\$14.141.603,67 (quatorze milhões, cento e quarenta e um mil, seiscentos e três reais e sessenta e sete centavos) na data do pagamento da indenização' (fl. 1.854).

Dessa forma, o Tribunal de origem, a partir do contexto fático, entendeu tratar-se de contrato paritário, com cujas cláusulas ambas as partes anuíram, o que o descaracteriza, em sua essência, como contrato de adesão”.

Ocorre que, no caso dos autos, à luz do baixo valor da mercadoria transportada (R\$ 16.781,09), não é possível considerar a paridade do contrato de transporte, de forma a se concluir pela efetiva anuência à cláusula de eleição de foro estrangeiro aposta no instrumento.

A adoção de entendimento diverso implicaria, sob uma perspectiva econômica do contrato, na obstaculização para a contratação de seguros de transporte marítimo de cargas.

Isso porque, considerada a eleição de foro internacional para o ajuizamento de ações de regresso pela seguradora, o risco embutido no contrato certamente implicará no aumento do valor do prêmio dos seguros, onerando, com isso, os contratantes da operação.

Desta feita, à luz da distinção do presente caso, nos termos acima delineados, é de rigor o afastamento da cláusula de eleição de foro no caso concreto.” (TJSP - Apelação Cível nº 1020450-09.2021.8.26.0002, da Comarca de São Paulo)

Da Decadência

A parte requerida sustenta a ocorrência de decadência do direito da requerente, invocando o parágrafo único do artigo 754 do Código Civil, que estabelece prazo decadencial de 10 dias para denúncia do dano, contados da entrega da mercadoria. Argumenta que a descarga do contêiner ----- ocorreu em 11 de janeiro de 2025, sem que nenhum protesto tenha sido recebido pelo transportador marítimo, e que a autora deixou de observar as Condições previstas para Cobertura Básica Ampla “A” das condições gerais do seguro de transporte internacional de cargas, que impõem à seguradora a adoção de medidas visando conservar o direito de agir contra transportadores.

A preliminar não merece acolhimento.

O artigo 754, parágrafo único, do Código Civil estabelece que o prazo de dez dias para reclamação de perdas e avarias dirige-se ao destinatário da carga em face do transportador, no contexto da relação contratual de transporte. Tal disposição disciplina o prazo para que o consignatário denuncie formalmente ao transportador as avarias verificadas no recebimento da mercadoria, sob pena de presunção de entrega regular.

Ocorre que a presente demanda não versa sobre a relação jurídica estabelecida entre o consignatário e a transportadora, mas sim sobre o direito de regresso da seguradora que, após indenizar o segurado pelos danos ocorridos à carga segurada, sub-rogou-se nos direitos e ações que competiam ao segurado contra o causador do dano, nos termos do artigo 786 do Código Civil e da Súmula 188 do Supremo Tribunal Federal.

O instituto da sub-rogação legal opera a transferência automática dos direitos do segurado à seguradora no momento do pagamento da indenização, conferindo-lhe legitimidade para pleitear o ressarcimento dos valores despendidos diretamente contra o autor do dano. Trata-se de direito autônomo da seguradora, fundado no princípio indenitário e na vedação ao enriquecimento sem causa, que não se confunde com a pretensão originária do segurado.

Conforme orientação consolidada do Superior Tribunal de Justiça e desta Corte de Justiça, o prazo decadencial previsto no artigo 754, parágrafo único, do Código Civil não se aplica à seguradora sub-rogada, que exerce direito próprio de regresso. A ação regressiva da seguradora sujeita-se ao prazo prescricional ordinário estabelecido pelo artigo 206, parágrafo 3º, inciso V, do Código Civil, que é de três anos a contar do pagamento da indenização ao segurado.

No caso dos autos, a sub-rogação operou-se em 13 de maio de 2025, data em que a autora efetuou o pagamento da indenização securitária, conforme documentação acostada aos autos (**evento 1, COMP23**). A presente demanda foi ajuizada em data posterior, porém dentro do prazo prescricional trienal, não havendo que se falar em decadência do direito exercido pela requerente.

Ademais, as cláusulas das condições gerais do seguro de transporte internacional de cargas, invocadas

pela requerida, disciplinam as obrigações do segurado perante a seguradora no contexto da relação securitária, não podendo ser opostas pela transportadora para obstar o exercício do direito de regresso pela seguradora. Eventual descumprimento de tais cláusulas pelo segurado constitui matéria afeta à relação jurídica entre segurado e seguradora, não produzindo efeitos em face de terceiros.

Nesse sentido, o julgado desta Corte de Justiça, proferido nos autos da Apelação Cível 103006924.2024.8.26.0562, da relatoria do Desembargador João Camillo de Almeida Prado Costa, consignou expressamente que "*Decadência. Inocorrência. Inaplicabilidade ao caso do artigo 754, parágrafo único, do Código Civil, que se refere à relação jurídica estabelecida entre a transportadora e o destinatário da carga, mas, nesta demanda, busca a seguradora o seu direito de regresso perante a armadora. Sentença reformada neste aspecto*".

Assim, rejeito a prejudicial de mérito de decadência.

Da Inépcia da Inicial

A parte requerida sustenta que a petição inicial deveria ser indeferida por ausência de documentos indispensáveis à propositura da ação, especificamente a averbação do embarque à apólice de seguro, o certificado de vistoria emitido por comissário autorizado pela seguradora e a certidão do laudo pericial expedida pela perícia técnica.

A preliminar não merece acolhimento.

Os documentos considerados indispensáveis à propositura da ação, na dicção dos artigos 320 e 434 do Código de Processo Civil, são aqueles sem os quais o autor não pode demonstrar as condições de admissibilidade da demanda ou comprovar o suporte fático que legitima o pedido formulado. Não se confundem com qualquer elemento probatório que a parte entenda relevante para o julgamento do mérito.

No caso em exame, a parte autora acostou à inicial a apólice de seguro (**evento 1, DOCUMENTACAO18**), os documentos de importação (**evento 1, DECL9** e **evento 1, DOCUMENTACAO10**), o Termo de Faltas e Avarias (**evento 1, DOCUMENTACAO13**), o registro fotográfico das avarias (**evento 1, DOCUMENTACAO15**), o laudo de análise da mercadoria avariada (**evento 1, DOCUMENTACAO16**), a declaração de responsabilidade pela destruição dos itens avariados (**evento 1, DOCUMENTACAO17**), o demonstrativo de cálculo da indenização (**evento 1, PLANILHA DE CÁLCULO21**), o recibo de quitação e o comprovante de pagamento da indenização (**evento 1, DOCUMENTACAO22** e **evento 1, COMP23**). Com a réplica, foram ainda juntados o termo de destruição da carga e o certificado de averbação (**evento 26, DOCUMENTACAO2** e **evento 26, DOCUMENTACAO3**).

Esse conjunto documental revela-se suficiente para identificar as partes, o contrato de seguro, a relação de transporte, a ocorrência do sinistro, a constatação das avarias e o pagamento da indenização securitária que fundamenta a sub-rogação. A petição inicial encontra-se apta, portanto, a viabilizar o regular desenvolvimento do contraditório e o julgamento do mérito, não se configurando qualquer das hipóteses de inépcia previstas no artigo 330 do Código de Processo Civil.

Quanto à averbação do embarque, a parte autora esclareceu na réplica que o transporte foi regularmente averbado em seu sistema, juntando o respectivo certificado, o que afasta a alegação de ausência de cobertura securitária por falta de comunicação prévia do embarque. O certificado de vistoria por comissário autorizado e a certidão do laudo pericial oficial não integram o rol de documentos indispensáveis à propositura da ação, constituindo elementos de prova do mérito cuja exigência não se presta ao indeferimento liminar da inicial.

Rejeito, portanto, a preliminar de inépcia da petição inicial.

Da Falta de Interesse Processual

A parte requerida sustenta a ausência de interesse processual da autora ao argumento de que bilhetes de loteria e mercadorias sem valor declarado no conhecimento de embarque não estariam compreendidos nas coberturas da apólice de seguro de transporte internacional contratada com -----, de modo que o valor pago pela autora à beneficiária ----- constituiria mero pagamento *ex gratia*, destituído de fundamento contratual e, por conseguinte, insuscetível de embasar qualquer pretensão regressiva.

A preliminar não merece acolhimento.

O interesse processual, consubstanciado na necessidade e na adequação da via eleita, restou demonstrado pela autora ao comprovar o pagamento da indenização securitária e a consequente sub-rogação legal nos direitos do segurado contra o causador do dano. A existência ou não de cobertura securitária válida para o sinistro em questão constitui questão de mérito, afeta à análise do suporte fático que legitima o direito de regresso exercido, e não condição de admissibilidade da demanda.

Com efeito, o interesse processual não se confunde com a procedência do pedido. Basta que o autor demonstre, em tese, a existência de uma situação de vantagem jurídica que pretende ver reconhecida em juízo e que a via eleita seja adequada para a tutela desse interesse. No caso, a autora afirma ter pago indenização securitária à beneficiária do seguro e, com base nesse pagamento, sub-rogou-se nos direitos e ações contra o causador do dano, nos termos do artigo 786 do Código Civil. Esse conjunto de afirmações, se verdadeiro, é suficiente para configurar o interesse de agir.

Ademais, a análise das condições gerais da apólice de seguro acostada aos autos revela que as

exclusões de cobertura invocadas pela requerida demandam interpretação cuidadosa e contextualizada, não sendo de imediata e inequívoca aplicação. A cláusula IX das condições gerais do seguro de transporte internacional prevê que não estão compreendidos no seguro, entre outros, "*bilhetes de loteria, selos e estampilhas; salvo pelo seu valor material (intrínseco)*". Tal ressalva, ao admitir a cobertura pelo valor material intrínseco, afasta a interpretação absoluta pretendida pela requerida, abrindo margem para o reconhecimento da cobertura securitária no caso concreto, o que evidencia tratar-se de questão afeta ao mérito da causa.

No mesmo sentido, a alegação de que a mercadoria foi transportada sem valor declarado no conhecimento de embarque e que tal circunstância excluiria a cobertura securitária igualmente não se presta ao reconhecimento da ausência de interesse processual. As condições gerais da apólice preveem, em circunstâncias específicas, a possibilidade de contratação de cobertura adicional para mercadorias sem valor declarado no conhecimento de embarque, sendo necessário examinar os termos concretos da apólice e da averbação correspondente para concluir pela existência ou não de cobertura.

Por fim, importa registrar que eventual ausência de cobertura securitária não torna a demanda regressiva desprovida de interesse, mas sim improcedente, por falta de prova do fundamento que legitima a subrogação. Trata-se, portanto, de questão de mérito que deve ser apreciada na fase própria, não constituindo óbice ao processamento da demanda.

Rejeito, portanto, a preliminar de falta de interesse processual.

Do Valor da Causa

A parte requerida impugna o valor da causa, sustentando que a conversão cambial utilizada pela autora para transformar o montante de USD 2.369,09 em reais seria incorreta, resultando em R\$ 13.469,22, quando o câmbio vigente em 13 de maio de 2025 indicaria o equivalente a R\$ 13.327,55.

A impugnação não merece acolhimento.

O valor da causa, nos termos do artigo 292, inciso II, do Código de Processo Civil, corresponde ao valor do benefício patrimonial pretendido pelo autor, que, no caso, corresponde ao montante efetivamente pago a título de indenização securitária. O comprovante de transferência bancária acostado aos autos (**evento 1, COMP23**) demonstra que a autora pagou, em 13 de maio de 2025, o valor de R\$ 13.469,22 em favor da beneficiária ----- --. Esse é, portanto, o valor do benefício econômico que a autora busca reaver em ação regressiva, sendo tal valor que deve corresponder ao da causa.

A divergência apontada pela requerida entre o resultado da conversão pelo câmbio do Banco Central e o valor efetivamente desembolsado pela autora pode decorrer da taxa cambial efetivamente aplicada na operação de câmbio ou de outros fatores inerentes ao processamento financeiro da transferência, e não implica, por si só, a incorreção do valor da causa atribuído pela autora, que deve corresponder ao valor real do pagamento efetuado, documentalmente comprovado. De qualquer modo, a eventual diferença de R\$ 141,67 entre os dois valores não é significativa o suficiente para comprometer a correta identificação do objeto econômico da demanda.

Rejeito, portanto, a impugnação ao valor da causa.

Do mérito

Superadas essas questões, passo ao exame do mérito.

O pedido é improcedente, data venia.

A controvérsia restringe-se à existência de responsabilidade civil da requerida pelos danos causados à carga transportada e, conseqüentemente, ao dever de ressarcir à seguradora sub-rogada os valores despendidos a título de indenização securitária.

A autora, na qualidade de seguradora sub-rogada, busca o ressarcimento da indenização paga em razão da avaria por molhadura sofrida por 125.000 unidades de bilhetes de loteria instantânea "*Horóscopo da Sorte*", transportadas no contêiner ----- a bordo do navio -----, no trecho Porto de Xingang/China – Porto de Santos/Brasil.

A responsabilidade do transportador marítimo de carga é disciplinada, no ordenamento jurídico pátrio, pelo Decreto-Lei nº 116/1967 e pelo Decreto nº 64.387/1969, bem como pelas normas do Código Civil aplicáveis ao contrato de transporte, em especial os artigos 749 e 750. Segundo tais diplomas, o transportador tem a obrigação de zelar pela integridade da mercadoria desde o recebimento até a entrega ao destinatário ou à autoridade portuária competente, respondendo pelos danos causados à carga durante o período de sua responsabilidade legal.

O artigo 2º do Decreto-Lei nº 116/1967 estabelece que a responsabilidade do transportador marítimo começa com o recebimento da mercadoria a bordo e cessa com a sua entrega à entidade portuária ou trapiche municipal, no porto de destino, ao costado do navio. No caso em exame, portanto, a responsabilidade da requerida compreendia o período de recebimento da carga no porto de Xingang até a entrega ao operador portuário no porto de Santos.

Da análise do conjunto probatório constante dos autos, verifica-se que: (i) o contêiner BMOU5604520 foi embarcado no Porto de Xingang sem ressalvas no conhecimento de embarque (*clean on board*), o que gera a presunção de que a carga foi recebida em perfeito estado; (ii) ao chegar ao Porto de Santos, o contêiner apresentava

diversas avarias estruturais, registradas pelo terminal DP World em 11/01/2025 (**evento 1, DOCUMENTACAO12**) e pelo Ecoporto Santos S.A. em 13/01/2025 (**evento 1, DOCUMENTACAO13**), incluindo amassamentos em ambas as laterais, remendos no teto, cortes e remendos na borracha de vedação das portas, com expressa anotação de suspeita de avaria na carga acondicionada; (iii) o registro fotográfico acostado ao processo (**evento 1, DOCUMENTACAO15**) evidencia a existência de furo no teto do contêiner, constatado fora do recinto portuário; (iv) o laudo de análise da mercadoria avariada (**evento 1, DOCUMENTACAO16**), elaborado pela -----, beneficiária do seguro, identificou que as caixas contendo os bilhetes de loteria estavam rasgadas e molhadas, atribuindo o dano à infiltração de água pelo furo constatado no contêiner; (v) a mercadoria foi descartada por impossibilidade de comercialização, conforme declaração de responsabilidade pela destruição assinada pela beneficiária (**evento 1, DOCUMENTACAO17**).

Importante para este espectro fático é notar que entre a chegada da mercadoria no Porto de Santos (**evento 1, DOCUMENTACAO12**) até a vistoria de constatação do dano (**evento 1, DOC15**) houve **um interregno de um mês e um dia (entre 13/01/2025 e 12/02/2025)**.

Nesse lapso de tempo, a carga desceu do navio, passou por dois terminais (um molhado - DP World e um seco - ECOPORTO), foi embarcada em veículo de responsabilidade da importadora e a desova houve, já em Osasco, depois do mês e dia de referência.

Inobstante as avarias constatadas, como amassaduras, arranhaduras e ferrugens, típica de um contêiner ainda em condição de uso, nada disso é segurança de que tivesse havido infiltração de água no transcurso por mar da mercadoria.

Dentro do dever de coerência com o qual este Juízo deve atuar, trago a liça caso semelhante, envolvendo molhadura de carga, que aqui foi julgado, com desacolhimento do pedido principal e posterior confirmação pela Corte Paulista.

Deveras, nos autos 1000483-81.2025.8.26.0375 em que ----- litigava contra ----- este Juízo se posicionou da seguinte forma:

"No transporte marítimo internacional de mercadorias acondicionadas em contêineres, a responsabilidade civil do transportador por eventuais avarias sofridas pela carga pressupõe a demonstração inequívoca do nexo de causalidade entre o dano verificado e a execução do serviço de transporte. Incumbe ao autor comprovar que as avarias ocorreram efetivamente durante o período em que a mercadoria esteve sob a custódia e responsabilidade da transportadora marítima. No caso em análise, a documentação acostada aos autos não permite concluir, com a segurança necessária, que os danos constatados na carga de sisal decorreram de fato ocorrido durante o transporte marítimo realizado pela requerida. O conhecimento de embarque de fls. 71/73 não apresenta qualquer ressalva quanto ao estado do contêiner ----- quando de seu embarque no Porto de Salvador. Da mesma forma, o relatório de avarias emitido pelo porto de Shanghai, juntado pela própria requerida às fls. 409/410, não menciona o contêiner em questão entre aqueles que apresentaram avarias estruturais quando da descarga do navio MSC JEWEL em 23/10/2024. As fotografias acostadas às fls. 93/116, embora demonstrem a existência de molhadura e proliferação de fungos em parte dos fardos de sisal, bem como a presença de um furo no teto do contêiner, foram registradas em 31/10/2024, ou seja, 8 (oito) dias após a descarga do contêiner no terminal portuário de Shanghai e quando a mercadoria já se encontrava nas dependências do importador chinês. O laudo de vistoria elaborado pelo perito da requerente, juntado às fls. 76/97, baseou-se exclusivamente no exame das mercadorias avariadas realizado em 14/11/2024, quando os fardos de sisal já se encontravam segregados no armazém do segurado há 13 (treze) dias. O perito não examinou o contêiner -----, que havia sido devolvido vazio ao transportador em 01/11/2024, impossibilitando a verificação técnica das características do referido furo, de sua origem, extensão e capacidade de causar os danos alegados. A ausência de ressalva quando da retirada do contêiner do terminal portuário de Shanghai em 31/10/2024, aliada ao decurso de 8 (oito) dias entre a descarga no terminal e a constatação das avarias nas dependências do importador, impede a conclusão segura de que o furo no teto do contêiner já existia durante o transporte marítimo e de que foi ele o responsável pela molhadura da carga. A jurisprudência deste Egrégio Tribunal de Justiça tem sistematicamente decidido que, em casos de transporte de mercadorias em contêineres, a demonstração do nexo causal pressupõe a prova de que a avaria estrutural no cofre metálico já existia quando da execução do transporte marítimo, não sendo suficiente a mera constatação posterior de danos na carga e de defeitos no contêiner, especialmente quando transcorrido lapso temporal significativo entre a entrega da mercadoria e a verificação das avarias." (negrito não é do original).

Debruçando-se sobre esta sentença, o E. TJSP, pela relatoria de Sua Excelência o Des. Pedro Paulo Maillet Preuss decidiu que:

"Contudo, no caso dos autos, as provas colacionadas aos autos não permitem estabelecer o nexo de causalidade entre o dano havido e a prestação do serviço realizado pela transportadora. Em primeiro lugar, não restou demonstrado qualquer avaria ou "furo no teto" do contêiner ----- ao ensejo do embarque no Porto de Salvador, assim como o relatório de fls.409/410 não apontou avaria na descarga do navio em Shanghai, em 23.10.2024. Somente em 31.10.2024 verificou-se o dano na carga (molhadura e proliferação de fungos) e a constatação de furo no teto do contêiner. Conforme bem delineado em sentença, não foi possível verificar tecnicamente as características da avaria no contêiner, tendo em vista que o perito do apelante analisou apenas a mercadoria. E mais, a constatação do laudo de vistoria ocorreu em 14.11.2024, ou seja, 13 dias após o depósito da carga no armazém. A verificação tardia do furo no contêiner não é suficiente para atribuir-se responsabilidade ao transportador. Há de se comprovar a preexistência da avaria no contêiner." (TJSP, Apelação Cível nº 100048381.2025.8.26.0375, 24ª Câmara de Direito Privado)

Diante desse quadro e da necessidade de se manter a sobredita coerência deste Juízo com casos similares e que não apresentam distinção significativa de espectro fático, o caso é de manter a posição adotada alhures.

Isso porque não resta demonstrado que o contêiner fornecido pela requerida para o transporte da mercadoria chegou ao porto de destino em condições estruturais incompatíveis com a preservação da hermeticidade necessária ao acondicionamento adequado da carga.

A presença de furo no teto, de remendos inadequados e de cortes na borracha de vedação, apesar de poder configurar falha na conservação e manutenção da unidade de carga ao longo do percurso marítimo, não há documentos suficientes nos autos a indicar que esse cenário estava presente desde o momento do embarque até chegada da mercadoria no porto de destino.

O argumento da requerida de que os terminais portuários não registraram expressamente a existência de furo no contêiner afasta a conclusão pela ocorrência do dano durante o transporte.

Com efeito, os relatórios dos terminais DP World e Ecoporto Santos não utilizem o termo "*furo*" e o registro sem precisão de presença de remendos no teto e cortes na borracha de vedação "*com suspeita de falta/avaria*", não são expressões que, no contexto das operações portuárias, indicam com segurança comprometimento da integridade da unidade de carga apto a causar infiltração de água.

Seria pura conjectura do Juízo concluir que a presença de remendos pressupõe, por lógica, a existência de dano anterior que demandou reparação precária, evidenciando o estado deteriorado do contêiner durante a navegação e que, em havendo essa situação, a molhadura teria ocorrido durante o transporte marítimo e não durante o armazenamento do contêiner nos terminais pelos quais passou ou mesmo no transporte terrestre.

Aliás e a bem da verdade, considerar que a carga foi deteriorada por conta de exposição à chuva em pátio, armazenagem inadequada ou abertura do contêiner em ambiente úmido, também constitui mera especulação, não respaldada por qualquer elemento probatório.

Ocorre que neste caso e por conta do dado preciso e objetivo de lapso temporal de um mês entre a chegada da carga e desova dela em Osasco, o ônus de demonstrar a ocorrência de nexo causal entre o transporte marítimo e o dano passa a ser do importador, sub-rogado à seguradora, pela carga dinâmica do ônus da prova.

Ante o exposto, julgo **IMPROCEDENTE** o pedido, nos termos do artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil ficando extinto o feito **COM ANÁLISE DO MÉRITO**. Condene a requerente ao pagamento das custas processuais e dos honorários advocatícios, que arbitro em 20% (vinte por cento) sobre o valor da condenação, nos termos do artigo 85, § 2º, do Código de Processo Civil, para evitar arbitramento em preço vil que atente contra a dignidade da nobre função da advocacia.

Após o trânsito em julgado, arquivem-se os autos, com as anotações de praxe. P.I.C.

Documento eletrônico assinado por **LEONARDO GRECCO, Juiz de Direito**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico https://eproc1g.tjsp.jus.br/eproc/externo_controlador.php?acao=consulta_autenticidade_documentos, mediante o preenchimento do código verificador **610009715426v25** e do código CRC **6d2f3879**.

Informações adicionais da assinatura:
Signatário (a): LEONARDO GRECCO
Data e Hora: 26/05/2026, às 16:15:53

1. Não se deve olvidar que a primeira sub-rogação legal prevista na história do Direito Brasileiro é a do seguro marítimo, prevista no artigo 728 do

Código Comercial de 1850. ←

2. "Essa sub-rogação legal não foi disciplinada pelo CC1916, nem havia entre nós norma geral sobre a matéria, relativamente aos seguros terrestres, mas os seguradores comumente já vinham incluindo a cláusula de sub-rogação nos respectivos contratos" (Pedro Alvim, O Contrato de Seguro, p. 47 citado por Gustavo Tepedino et al Código Civil Interpretado, p. 596) ←

3. Tércio Sampaio Ferraz Jr. Introdução ao Estudo do Direito - Técnica, Decisão, Dominação - Quarta edição. p. 308 ←

4077398-72.2025.8.26.0100

610009715426.V25