



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Registro: 2025.0000408977

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1025572-95.2024.8.26.0002, da Comarca de São Paulo, em que é apelante TOKIO MARINE SEGURADORA S.A., são apelados DSV AIR & SEA NEDERLAND B.V. REPRESENTADA NO BRASIL POR DSV AIR & SEA BRASIL LTDA. e LATAM AIRLINES GROUP S/A.

ACORDAM, em 20ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Deram provimento em parte ao recurso. V. U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores ROBERTO MAIA (Presidente sem voto), LIDIA REGINA RODRIGUES MONTEIRO CABRINI E ÁLVARO TORRES JÚNIOR.

São Paulo, 28 de abril de 2025

MARIA SALETE CORRÊA DIAS

RELATOR

Assinatura Eletrônica



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

MR

Voto nº 15831

Apelação nº 1025572-95.2024.8.26.0002

Apelante: Tokio Marine Seguradora S.A.

Apeladas: DSV Air & Sea Nederland B.V e outro

Origem: São Paulo — Foro Regional de Santo Amaro — 15ª Vara Cível

Juíza prolatora: Márcia Blanes

REGRESSO. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. SEGURO. Sentença de improcedência. APELAÇÃO. Irresignação da autora. PRELIMINARES. Apelada que arguiu em suas contrarrazões a incompetência da jurisdição brasileira para julgar o feito e a decadência do direito de ação. INCOMPETÊNCIA. Não verificada. Sub-rogação que transmite apenas a titularidade do direito material. Cláusula de eleição de foro que é aplicável apenas às partes contratantes, não se estendendo à seguradora sub-rogada, que não participou do ajuste. Precedente do C. STJ. Não se admite a exclusão absoluta da jurisdição brasileira nas causas em que a obrigação tiver que ser cumprida no Brasil. DECADÊNCIA. Não verificada. Inaplicabilidade da regra de decadência prevista no artigo 754 do Código Civil e no artigo 31 da Convenção de Montreal. Prazos que se referem apenas à reclamação a ser apresentada pelo destinatário final da carga ao transportador, não se aplicando em relação à seguradora em ação de regresso. MÉRITO. Incidência da Convenção de Montreal. Norma que engloba regras para transporte aéreo internacional de carga. Precedentes do C. STF. Transporte internacional aéreo de mercadoria consistente em material hospitalar. Avarias constatadas no desembarque que implicaram a impropriedade de parte da carga. Falha na prestação de serviço. Responsabilidade objetiva e solidária das corrés. Obrigação de indenizar. Inteligência do artigo 22 da Convenção de Montreal. Observância da quantia limite de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma. Sentença reformada. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.

Vistos.

A r. sentença (fls. 696/701), cujo relatório adoto, **JULGOU**



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

IMPROCEDENTE a demanda proposta por **Tokio Marine Seguradora S.A.** em face de **DSV Air & Sea Nederland B.V.** e **Latam Airlines Group S.A.**, condenando a autora ao pagamento de “*custas processuais e honorários advocatícios que fixo em 10% sobre o valor da causa.*”

Inconformada, recorre a autora (fls. 704/759) aduzindo, em síntese, que: **(1)** quando da distribuição da inicial, por um lapso, foram juntados documentos que se referem a caso diverso do reclamado, cuja questão foi devidamente explicada em 1ª instância, apesar de ignorada; **(2)** reitera o pedido de desentranhamento dos documentos mencionados anteriormente ou então, se impossível a remoção dos documentos dos autos digitais, que sejam desconsiderados para fins de julgamento do recurso de apelação; **(3)** por inexistir alteração do pedido ou de causa de pedir, tal requerimento não caracteriza infringência ao artigo 329 do Código de Processo Civil; **(4)** após o desembarque da carga, houve inspeção pela Receita Federal, que rapidamente constatou as avarias de (A) Diferença de Peso, (C) Amassado, (F) Rasgado, e procedeu com a emissão do MANTRA; **(5)** ora, se a carga foi recebida sem avarias pela Apelada Latam e, todavia, foram constatadas avarias na inspeção da Receita Federal que é realizada no desembarque, não há qualquer dúvida de que os danos em discussão ocorreram durante a execução do transporte aéreo; **(6)** a Convenção de Montreal prevê que o ônus da prova incumbe à transportadora; **(7)** no ordenamento jurídico brasileiro, vigora a sistemática da responsabilidade objetiva do transportador profissional de cargas, sendo dispensável a demonstração de sua culpa; **(8)** o agente de cargas é tido pela jurisprudência pacífica como transportador e responsável direto perante o dono da carga por eventuais danos que tenham sido ocasionados a este; **(9)** a inicial jamais informou que os danos decorrentes das avarias se limitaram às embalagens, tampouco assumiu responsabilidade pela qualidade das embalagens; **(10)** considerando que a mercadoria avariada é insumo destinado à prestação de serviços à saúde, por óbvio que é necessário que a qualidade dos materiais não tenha sofrido qualquer alteração; **(11)** a tese fixada pelo C. STF ao julgar o RE 636.331/RJ é referente exclusivamente a extravio de bagagens em contrato de transporte de pessoas,



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

enquanto os danos indenizados na presente demanda foram causados em contrato de cargas; **(12)** não é aplicável à demanda a Convenção de Montreal; **(13)** os danos à carga foram decorrentes de dolo (ou, ao menos, culpa grave) do transportador, uma vez que as avarias na mercadoria foram visivelmente causado em virtude de conduta absolutamente temerária das Apeladas e seus prepostos, que ao transladar a carga a elas confiadas, agiram de modo a efetivamente causar os danos; **(14)** referida hipótese é justamente excludente à aplicabilidade das limitações indenizatórias previstas na Convenção de Montreal, como previsto no item 5 de seu artigo 22; **(15)** é a própria transportadora de cargas que emite unilateralmente o conhecimento de transportes, de modo que foi sua a decisão de emití-lo sem constar o valor da carga; **(16)** apesar de não haver no conhecimento de transporte o valor da mercadoria, este faz menção à mercadoria transportada e a seu peso, de modo que absolutamente possível saber com exatidão o valor da carga pelo qual a Apelada se responsabilizou ao aceitar fazer o transporte; **(17)** na legislação brasileira impera o princípio da reparação integral do dano; **(18)** subsidiariamente, deve-se observar a revisão periódica dos limites de responsabilidade, determinada pelo artigo 24 da Convenção de Montreal para fins de correção dos valores conforme o índice de inflação ali considerado; **(19)** a limitação da responsabilidade do transportador aéreo deve impor às Apeladas condenação equivalente a 22 Direitos Especiais de Saque por quilograma de carga. Requer, por fim, o provimento do recurso para que seja reformada a r. sentença, julgando-se procedente a demanda.

Recurso tempestivo e preparado (fls. 760/762).

Contrarrrazões da **DSV Air & Sea Nederland B.V.** às fls. 766/800.

Contrarrrazões da **Latam Airlines Group S.A.** às fls. 801/818.

Houve oposição ao julgamento virtual (fl. 822).



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

É o relatório.

Cuidam os autos de *Ação Regressiva de Indenização*.

Extraí-se da exordial que a autora celebrou contrato de seguro da modalidade Transporte Internacional com a empresa Abbott Laboratórios do Brasil LTDA., a qual contratou, em março/2023, a empresa DSV Air & Sea para realizar transporte internacional de mercadorias que saíam da Holanda com destino ao Brasil, sendo a Latam Airlines a transportadora de fato.

Narra que a carga era composta de material hospitalar e que, ao desembarcar no aeroporto, foram registradas avarias de diferença de peso, carga amassada e rasgada nos volumes 4 e 6; relata que as cargas foram então transportadas por meio rodoviário até o destinatário final, reiterando as avarias apuradas no desembarque e perda dos produtos.

Conta que, em virtude do ocorrido, efetuou o pagamento de indenização securitária na monta de R\$ 13.264,72, apontando que R\$ 12.058,76 correspondem ao prejuízo final, que pretende indenizado.

A ré **DSV Air & Sea Nederland** apresentou contestação e arguiu, preliminarmente: *(i)* a competência do foro de eleição de Lake County, Illinois, nos Estados Unidos, conforme contrato realizado com a segurada, *(ii)* a decadência do direito, na forma do art. 754, parágrafo único, do Código Civil, porque a carga foi descarregada em 04/04/23 e nunca foi emitida a carta de protesto, e *(iii)* não está satisfeito o pressuposto legal para indenização, uma vez que a carta de fls. 251/272 está relacionada a outro transporte.

No mérito, sustenta que a seguradora não comprova o momento em que as avarias teriam ocorrido e ainda teria juntado documentos sobre transporte diverso ao discutido neste autos, que os documentos juntados sugerem avaria na embalagem da carga, mas não na carga transportada, e que



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

no documento fiscal do transporte em apreço, AWB (Air waybill), pode-se constatar que não houve qualquer declaração de valor a título de transporte. Alega ser mero agente de cargas, intermediário, e não o real transportador, e, por fim, que o Código de Defesa do Consumidor é inaplicável ao caso, prevalecendo a Convenção de Varsóvia e Montreal; pugna pela improcedência dos pedidos autorais.

A ré **Latam Airlines** ofereceu contestação e arguiu, preliminarmente, sua ilegitimidade passiva quanto à Air Waybill 047-30402175, porque o serviço de transporte foi prestado por TAP Portugal. No mérito, reitera os argumentos de inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor e aplicação das Convenções de Montreal e de Varsóvia, em especial sobre o limite da indenização. Por fim, afirma que a embalagem é ônus do cliente e que a embalagem inadequada pode danificar os produtos, o que não atrai responsabilidade à transportadora. Ao final, protesta pelo julgamento de improcedência.

A seguradora apresentou réplica e requereu o desentranhamento de documentos que juntou equivocadamente às fls. 124, 143-171, 198-209, 228-230, 232, 235-236, 240-242, 250-272 e 280-296, não relacionados ao processo. Argumenta a nulidade da cláusula de eleição e a tempestividade da carta de protesto, indicando o prazo decadencial se inicia somente com a entrega da mercadoria ao destinatário final, em 26/04/23, e que, de toda forma, a carta de protesto foi elaborada com a notícia do desembarque, em 11/04/23. Defende que o agente de cargas é equiparado a transportador e, por fim, sustenta que não se aplica a Convenção de Varsóvia e que não há que se falar em tarifação.

Sobreveio a r. sentença.

Pois bem.

A princípio, analiso as preliminares arguidas pela Apelada



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

DSV Air & Sea Nederland, em sede de contrarrazões, quais sejam: **(i)** a competência do foro de Lake County, Illinois, EUA, eleito pelas partes quando da celebração do contrato, para julgar a demanda, e **(ii)** a decadência do direito de ação, uma vez que a seguradora da autora deixou de apresentar o envio da carta protesto válido, descumprindo o disposto no artigo 754, § único, do Código Civil.

Em relação à aventada incompetência da jurisdição brasileira, o C. Superior Tribunal de Justiça firmou entendimento de que a sub-rogação transmite apenas a titularidade do direito material, de modo que referida cláusula de eleição de foro é aplicável apenas às partes contratantes, não se estendendo à seguradora sub-rogada, que não participou do ajuste.

Neste sentido:

“CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO. DANO EM CARGA DURANTE TRANSPORTE INTERNACIONAL. SEGURADORA. SUB-ROGAÇÃO. 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 sub-roga-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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

(credor originário) não é oponível à seguradora sub-rogada.

[...]

6. *Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa extensão, não provido.*” (STJ - REsp: 1962113 RJ 2021/0147460-1, Relator.: Ministra NANCY ANDRIGHI, Data de Julgamento: 22/03/2022, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 25/03/2022)

Deste modo, embora lícita e válida a pactuação de foro estrangeiro, prevalece a premissa de que não se admite a exclusão absoluta da jurisdição brasileira nas causas em que a obrigação tiver que ser cumprida no Brasil (entrega das mercadorias adquiridas no exterior).

No tocante à decadência do direito de ação, melhor sorte não assiste à recorrida.

Isso porque, não se aplica a regra de decadência prevista no artigo 754 do Código Civil e no artigo 31 da Convenção de Montreal, eis que referidos prazos referem-se apenas à reclamação a ser apresentada pelo destinatário final da carga ao transportador, não se aplicando em relação à seguradora em ação de regresso.

Isto posto, passo à análise de mérito.

De antemão, consigne-se que se aplicam ao transporte aéreo internacional de cargas as normas e convenções internacionais que tratam da matéria, inclusive em relação à seguradora que se sub-rogou nos direitos do proprietário da carga transportada.

Neste sentido, anatem-se os mais recentes julgados do Supremo Tribunal Federal sobre a matéria, nos quais, inclusive, restou apreciada a questão afeta à reciprocidade dos tratados e convenções, ora questionados:



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

“AGRAVO REGIMENTAL NOS EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA NO AGRAVO REGIMENTAL NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. APLICABILIDADE DO TEMA 210 DA REPERCUSSÃO GERAL AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. PREVALÊNCIA DA CONVENÇÃO DE MONTREAL. AGRAVO REGIMENTAL PROVIDO PARA CONHECER DOS EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA E DAR PROVIMENTO AO RECURSO EXTRAORDINÁRIO.

1. A jurisprudência do STF é firme no sentido de estabelecer que o art. 178 da Constituição determina hierarquia específica aos tratados, acordos e convenções internacionais dos quais o Brasil seja signatário.

2. As Convenções de Varsóvia e Montreal englobam regras para transporte aéreo internacional de pessoas, bagagem e carga, nos termos do art. 1º da Convenção de Montreal, promulgada pelo Decreto 5.910/2006.

3. No caso de transporte internacional de carga, a responsabilidade do transportador por destruição, perda, avaria ou atraso da carga segue a regra do artigo 22 da Convenção de Montreal, que estipula como limite a quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma ou o valor declarado, no caso de “declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino”.

4. Tal regra aplica-se, também, às seguradoras em caso de ação de regresso. 5. Agravo regimental provido.” (ARE 1372360 ED-AgR-EDv-AgR, Relatora Ministra Carmen Lúcia, Relator p/ acórdão Gilmar Mendes, Tribunal Pleno, julgado em 21-02-2024)

“AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. INTERPOSIÇÃO EM 20.9.2023. TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIA. SEGURO. AÇÃO REGRESSIVA. APLICABILIDADE DO TEMA 210, DA REPERCUSSÃO GERAL. AGRAVO REGIMENTAL A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

1. Aplica-se o Tema 210 da sistemática da Repercussão Geral às discussões acerca do direito de regresso para reparação de danos decorrentes de extravio ou dano de mercadoria em transporte aéreo internacional.

2. Agravo regimental a que se nega provimento. Nos termos do artigo 85, § 11, do CPC, majoro em ¼ (um quarto) os honorários fixados anteriormente, devendo ser observados os



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

limites dos §§ 2º e 3º.” (RE 1445493 AgR, Relator Ministro Edson Fachin, Segunda Turma, julgado em 21-02-2024).

Logo, correta a aplicação da Convenção de Montreal ao caso, como procedeu o juízo de origem.

In casu, tem-se que a autora firmou contrato de prestação de serviços de seguros para a empresa Abbott Laboratórios do Brasil Ltda., no ramo de transporte internacional, razão pela qual cobre os riscos inerentes às mercadorias durante o transporte contratado (fls. 44/113).

Em março/2023, as corrés foram contratadas para efetuar o transporte aéreo de material hospitalar da Holanda e ao Aeroporto Internacional de Guarulhos/SP, a partir de onde seguiria às dependências da importadora (fls. 227, 229 e 231).

Ocorre que, ao desembarcar no destino, a carga foi inspecionada pela Receita Federal e apuradas avarias de (A) Diferença de peso, (C) Amassado e (F) Rasgado (fl. 233); por conseguinte, a empresa segurada reputou parte da mercadoria como imprópria para comercialização (fl. 249), motivo pelo qual foi aberto processo de sinistro junto à seguradora (fls. 274/279) e, ao final, paga indenização em favor da segurada (fls. 361/362).

E, respeitado entendimento em sentido contrário, restou incontroverso o prejuízo sofrido pela segurada, em razão da deterioração da carga, que, segundo as provas dos autos, ocorreu durante o transporte aéreo.

Como bem pontua a Apelante em suas razões, a ré Latam Airlines emitiu *Air Waybill* (conhecimento de transporte aéreo) em que se atesta o recebimento dos produtos em perfeito estado (fl. 227), contudo, no desembarque, foram constatadas as avarias narradas (fl. 233).



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Deste modo, forçosa a conclusão de que os danos observados na carga foram causados durante a execução do transporte aéreo, de modo a atrair a responsabilidade de ambas as rés, prestadoras do serviço do qual se constata a falha.

Por oportuno, frise-se que o agente de cargas não se trata de mero intermediário; ao contrário, atua na intermediação entre o importador e a transportadora, obrigando-se a tomar todas as providências e cautelas necessárias a fim de que o contrato de transporte atinja o seu fim, qual seja, de que a mercadoria transportada seja entregue incólume no destino.

Trata-se, portanto, de obrigação de resultado e de garantia de bom êxito do contrato.

E, em se tratando de contrato de transporte aéreo, o agente de carga, acionado diretamente pela consignatária para arquitetar a logística de transporte, e a companhia aérea, na posição de subcontratada e operadora direta do traslado da mercadoria, respondem em princípio conjuntamente pelos danos constatados (artigos 40 e 41 da Convenção de Montreal).

Em continuidade, o acervo probatório revela seguramente a constituição da obrigação de indenizar.

A responsabilidade do transportador é objetiva, salvo se demonstrar, assumindo o ônus respectivo, a ocorrência de vício da carga ou da embalagem, ou situações assemelhadas a força maior, o que não se verificou no caso em comento.

Resta, então, analisar a extensão do dano e o valor da indenização; neste ponto, dispõe o artigo 22 da Convenção de Montreal:

“Artigo 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

2. No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, a menos que o passageiro haja feito ao transportador, ao entregar-lhe a bagagem registrada, uma declaração especial de valor da entrega desta no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que,



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

no caso de uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções.

6. Os limites prescritos no Artigo 21 e neste Artigo não constituem obstáculo para que o tribunal conceda, de acordo com sua lei nacional, uma quantia que corresponda a todo ou parte dos custos e outros gastos que o processo haja acarretado ao autor, inclusive juros. A disposição anterior não vigorará, quando o valor da indenização acordada, excluídos os custos e outros gastos do processo, não exceder a quantia que o transportador haja oferecido por escrito ao autor, dentro de um período de seis meses contados a partir do fato que causou o dano, ou antes de iniciar a ação, se a segunda data é posterior.”

Na hipótese, conforme verificado na documentação acostada, não houve contratação da extensão da responsabilidade da transportadora, de forma que se mostra correta a imposição da tarifação da indenização devida, nos termos do item “3” do artigo acima citado.

Não se cogite, ainda, afastar tal tarifação sob a justificativa de ter a transportadora incorrido em culpa grave, uma vez que a hipótese não possui aplicabilidade ao transporte de cargas, mas tão somente aos casos de transporte de pessoas e extravio de bagagens, conforme expressamente previsto no item “5” supratranscrito.

Contudo, ainda assim não fosse, apesar de criticável a negligência da transportadora que levou ao perecimento da mercadoria indenizada pela seguradora, não se pode presumir que seus prepostos tenham agido de forma temerária, conscientes do dano que poderiam causar, não se tratando, pois, de hipótese que permitiria a ocorrência do dolo eventual ou da culpa consciente.

Assim, na medida em que a segurada da autora se beneficiou do valor tarifário mais em conta, optando por assumir o risco daí decorrente, deve agora se sujeitar à indenização tarifária em função do peso da



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

mercadoria danificada, em conformidade com o disposto no artigo 22.

Nessa ordem, se a pretensão fosse exercida diretamente pela consignatária da mercadoria em face das transportadoras, a indenização a que faria jus não ultrapassaria o teto previsto na referida norma. Considerando-se que houve sub-rogação da seguradora autora na referida pretensão, é evidente que, a despeito do pagamento do seguro integral, o regresso está adstrito aos limites da pretensão indenizatória original.

Portanto, fica a r. sentença reformada para condenar as rés, solidariamente, a pagar à autora a indenização por danos materiais correspondente a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, devendo ser considerado o peso total do volume afetado, e, ainda, a cotação do DES no dia do pagamento da indenização do seguro – valor este a ser apurado em fase de liquidação de sentença, atualizado desde o desembolso pela Tabela Prática do Tribunal de São Paulo e acrescida de juros de mora, de 1% ao mês, a contar da citação.

Por derradeiro, a fim de evitar a oposição de embargos de declaração, única e exclusivamente votados ao prequestionamento, tenho por **expressamente prequestionada**, nesta instância toda matéria, consignando que não houve ofensa a qualquer dispositivo a ela relacionado.

Na hipótese de oposição de Embargos de Declaração contra o presente acórdão, fica registrado que o seu julgamento será efetuado pelo sistema virtual, tendo em vista que, nessa espécie de recurso, não cabe sustentação oral.

Sendo manifestamente protelatória a apresentação dos embargos de declaração, **aplicar-se-á a multa** prevista no art. 1.026, §§ 2º e 3º, do CPC.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Diante do exposto, pelo meu voto, **DOU PARCIAL PROVIMENTO** ao recurso, nos termos da fundamentação supra.

Ante o resultado do julgamento e o disposto no artigo 85, §11, do Código de Processo Civil, condeno as rés ao pagamento de custas e despesas processuais, bem como de honorários advocatícios em favor dos patronos da autora, fixados em 12% do valor da causa.

Deixo de fixar honorários recursais, porquanto acolhida somente parte do recurso, conforme entendimento firmado pelo C. Superior Tribunal de Justiça no Tema Repetitivo nº 1095: *“A majoração dos honorários de sucumbência prevista no art. 85, § 11, do CPC pressupõe que o recurso tenha sido integralmente desprovido ou não conhecido pelo tribunal, monocraticamente ou pelo órgão colegiado competente. Não se aplica o art. 85, § 11, do CPC em caso de provimento total ou parcial do recurso, ainda que mínima a alteração do resultado do julgamento ou limitada a consectários da condenação”*.

MARIA SALETE CORRÊA DIAS
RELATORA