



COMENTÁRIOS GERAIS SOBRE A SUB-ROGAÇÃO E O RESSARCIMENTO EM REGRESSO

(ESPECIALMENTE ORIENTADOS PARA QUESTÕES
POLÊMICAS NA INTERSECÇÃO ENTRE O DIREITO DE
SEGUROS E O DIREITO DE TRANSPORTES)

Paulo Henrique Cremoneze

I

INTRODUÇÃO: DEFESA DA SUB-ROGAÇÃO

Tenho especial apreço por um tema: a sub-rogação do segurador. Considero-o muito importante, acadêmica e profissionalmente.

Tema que enlaça o Direito de Seguros, o Direito Civil e o Direito Processual Civil. Pode-se colocar no enlaçamento ainda o Direito de Transportes, já que a maior parte de litígios com transportadores de cargas é protagonizada por seguradores sub-rogados.

Em que pese a importância do assunto, noto pouco tratamento doutrinário. A consequência disso é a formação de zonas de penumbra que avançam sobre a jurisprudência.

Muitas figuras legais próprias do negócio de seguro não são efetivamente conhecidas pela Justiça, e isso afeta negativamente os julgamentos.

Faz-se necessário, senão urgente, escancarar as portas do Direito de Seguros. Escancarando-as, este se tornará mais bem conhecido e, conseqüentemente, aplicado. Aplicando-se melhor o Direito de Seguros, também se aplicam melhor os temas dos ramos que a ele se conectam, direta ou indiretamente.

Daí meu sincero interesse em falar cada vez mais da sub-rogação.

Por meio dela que o direito de regresso é exercido e o causador do dano obrigado à devida reparação.

O ressarcimento em regresso, fruto imediato da sub-rogação, permite que o autor do ato ilícito seja efetivamente punido, o que é bom a toda a sociedade.



Permite ainda a restituição ao mútuo do valor indenizado ao segurado, garantindo-se a saúde do contrato de seguro.

O reembolso do prejuízo indenizado não é algo bom somente ao segurador sub-rogado, mas também ao colégio de segurados.

Vê-se facilmente o impacto da sub-rogação e do ressarcimento no tecido social e os motivos pelos quais há de ser defendido e preservado.

Por isso é que desde logo se afirma que a interpretação do Direito há de ser sempre favorável à sub-rogação, jamais em seu detrimento.

Pela sub-rogação, bônus são transferidos, nunca ônus.

O segurador adquire os direitos e ações do segurado, porém não seus eventuais deveres em relação a terceiros.

Vai-se mais além: o segurador sub-rogado não se submete a qualquer norma, contratual ou convencional, prejudicial à ampla busca do ressarcimento em regresso.

E assim é que deve mesmo ser, já que o contrato de seguro é fundamentalmente social.

A força da sub-rogação e a amplitude do direito de regresso são tamanhos que nem mesmo decisão de repercussão geral pode de algum modo os mitigar.

Refiro-me, aqui, ao caso do Tema 210 do Supremo Tribunal Federal.

Ao decidir litígio envolvendo passageiro com bagagem extraviada e empresa de transporte aéreo, o Supremo Tribunal Federal afastou a incidência do Código de Proteção e Defesa do Consumidor e entendeu que, sendo aplicável a Convenção de Montreal, a limitação tarifada nela prevista eventualmente também poderia ser aplicada. Diante da importância do caso, deu-lhe o signo de repercussão geral.

Ocorre que o caso-paradigma trata de situação bem específica: transporte de passageiro com bagagem extraviada. Nada tem a ver com outros litígios de Direito de Transportes, como os de seguradores sub-rogados contra empresas aéreas.

Nos transportes aéreos são comuns danos nas cargas (faltas ou avarias). Os segurados dos donos das cargas os indenizam e se sub-rogam nos seus direitos e ações. Demandam o ressarcimento em regresso contra os transportadores.

Sendo os transportes internacionais, a norma aplicável seria a Convenção de Montreal. Todavia, a limitação de responsabilidade nem sempre é cabível. Existem muitas situações que inibem sua incidência e garantem o ressarcimento integral.

Por isso o Tema 210 não é aplicável imediatamente, sendo de se reconhecer o *Distinguishing*.



Sem a plena simetria entre o caso-paradigma e aquele em julgamento é incabível a aplicação da decisão de repercussão geral.

Exatamente a situação dos litígios de ressarcimento em regresso entre seguradores sub-rogados e transportadores aéreos internacionais.

O direito de regresso do segurador deriva da lei, da qual decorre também a sua sub-rogação, e não do inadimplemento do contrato internacional de transporte aéreo de carga. Daí não lhe serem oponíveis normas que esvaziem a integralidade do ressarcimento buscado.

Nesse sentido, não são poucas as decisões monocráticas e colegiadas do **Supremo Tribunal Federal**.

Então, é certo dizer que a limitação de responsabilidade simplesmente não é oponível à seguradora sub-rogada, exatamente como entendeu o **Ministro Alexandre de Moraes**, em voto espantosamente claro, ao julgar o **ARE 1.146.801/SP**: *“No caso dos autos, inaplicável o referido precedente paradigma, pois não se trata de transporte de passageiros e de bagagem, mas de vício na prestação de serviço de transporte aéreo de mercadoria e o conseqüente reconhecimento do direito de regresso da parte recorrida decorrente de contrato de seguro.”*

Foi o que a **Ministra Carmen Lúcia**, no **RE 1252909/SP**, também ressaltou em *Distinguishing* realmente exemplar: *“Inviável a aplicação do Tema 210 da repercussão geral, pois ausente identidade entre a matéria trazida na espécie e a tratada no Recurso Extraordinário n. 636.331, Relator o Ministro Gilmar Mendes. Na espécie vertente discute-se direito de regresso decorrente de contrato de seguro em transporte aéreo de cargas entre companhia aérea e seguradora, não de limitação da responsabilidade de transportadoras aéreas de passageiros por extravio de bagagens em voos internacionais.”*

É exatamente como entende ainda a **Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal**, ao julgar o **Ag. Reg. no RE com Agravo 1.240.608/RJ**, acórdão de relatoria do **Ministro Ricardo Lewandowski**: *“I - A discussão em torno de eventual direito de regresso para reparação de danos decorrentes de extravio de mercadoria em transporte aéreo internacional pago pela seguradora, não se submete ao Tema 210 da Repercussão Geral.”*

Ressaltando que essa é realmente a jurisprudência do Supremo, a **Ministra Rosa Weber**, no **RE 1.196.955/SP**, reforçou os termos do acórdão que a precedia e condenava a transportadora ao ressarcimento integral, asseverando que a limitação de responsabilidade de forma alguma poderia afetar a seguradora sub-rogada: *“O entendimento adotado no acórdão recorrido não diverge da jurisprudência firmada no âmbito deste Supremo Tribunal Federal, no sentido de inaplicabilidade do leading case objeto do Tema 210 à*



hipótese em que discutido mero direito de regresso decorrente de contrato de seguro em transporte aéreo de cargas entre companhia aérea e seguradora, razão pela qual não se divisa a alegada ofensa aos dispositivos constitucionais suscitados.”

O **Ministro Luiz Fux**, na relatoria do acórdão do **AG.REG. no AI 822.191**, seguido pelos outros Ministros, também distingue muito bem um caso de outro, afirmando, com a clareza de três sistemas solares, que a limitação de responsabilidade firmada no precedente não se aplica à seguradora: *“Por outro lado, destaco a existência de distinção entre o caso sub examine, que versa sobre danos decorrentes de falha na prestação de serviço de transporte aéreo de cargas e o consequente direito de regresso decorrente de contrato de seguro, e o leading case objeto do Tema 210 da repercussão geral (RE 636.331, Rel. Min. Gilmar Mendes), em que controvertida a limitação da responsabilidade de transportadoras aéreas de passageiros por extravio de bagagens em voos internacionais, não se aplicando à espécie, por conseguinte, a tese firmada no referido precedente.”*

As decisões da Corte Superior são acompanhadas por outras em todo o país, reconhecendo que nem mesmo uma decisão de repercussão geral pode afetar a sub-rogação e a integralidade do ressarcimento:

Ação regressiva de ressarcimento de danos (seguro de transporte internacional) – Transporte aéreo internacional de carga – Responsabilidade objetiva da ré – Dever de entregar a coisa incólume ao seu destinatário – Inteligência dos arts. 749 e 750 do CC – Avarias das mercadorias seguradas durante o transporte aéreo – Transporte cumulativo – Requerida atuou como agente de cargas para operacionalizar a cadeia de transporte destinada ao traslado da carga assegurada pela autora – Inteligência do art. 756 do CC – Responsabilidade dos envolvidos na cadeia de transporte pelos danos causados – Dever de ressarcir evidenciado – Recurso adesivo da ré negado. Sentença limitou o valor a ser ressarcido pela ré – Descabimento – Os documentos exibidos pela seguradora autora comprovam a totalidade da carga transportada pela ré, inexistindo razões para limitação da indenização securitária, por se evidenciar ter sido indenizado apenas as mercadorias avariadas – Necessidade de ressarcir a integralidade do valor pago pela autora seguradora à sua segurada – Recurso da autora provido. Inaplicabilidade da Convenção de Montreal, anotando que o Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ, julgado em 25.5.2017, refere-se a extravio de bagagem em voo internacional, hipótese diversa da versada nos autos, regulada pelo Código Civil – Recurso adesivo da ré negado. Recurso autora provido em parte, negado da ré.

(TJSP; Apelação Cível 1050875-42.2019.8.26.0114; Relator (a): Francisco Giaquinto; Órgão Julgador: 13ª Câmara de Direito Privado; Foro de Campinas - 3ª Vara Cível; Data do Julgamento: 25/11/2020; Data de Registro: 25/11/2020)



Esta decisão representa muitas outras no mesmo sentido e premiam a condição especial do segurador sub-rogado que busca o ressarcimento para proteger os legítimos interesses do mútuo e a função social do negócio de seguros.

Evidentemente que há outras em sentido contrário, afinal o Direito é dialético por excelência e o assunto em debate é relativamente novo, encontra-se em plena efervescência. Porém o que se tem em alça de mira é exatamente a dinâmica da sub-rogação.

O segurador sub-rogado é obrigado a se curvar aos diferentes expedientes contratuais ou legais que não lhe são diretamente afetos, prejudiciais ao ressarcimento em regresso? Penso que não. Estou seguro de que não.

Outra situação própria do Direito de Transportes: a do contrato internacional de transporte marítimo de carga.

Nele consta quase sempre cláusula de eleição de foro estrangeiro ou de compromisso arbitral.

O Código de Processo Civil reconhece a eleição de foro estrangeiro e o compromisso arbitral, dispondo que, diante de sua existência, o juiz brasileiro sequer apreciará causa fundada no contrato internacional que os contiver.

Ocorre que para tanto a cláusula de eleição de foro estrangeiro ou de compromisso arbitral têm que ser negociadas prévia e livremente entre as partes.

A negociação prévia é ainda mais significativa no caso do compromisso arbitral, já que o procedimento só pode se dar mediante expressa manifestação de vontade de todas as partes interessadas.

Isso não existe no contrato de transporte marítimo internacional de carga, que é de adesão, isto é, formado por cláusulas dispostas unilateralmente pelo transportador marítimo.

O embarcador e o consignatário da carga não anuem expressamente com a imposição de foro estrangeiro ou de procedimento arbitral.

Como nem a forma nem a substância são respeitadas, a cláusula que dirige a vontade de uma das partes, implicando perda significativa de direitos, é considerada abusiva, portanto, ilegal.

A ilegalidade se agrava quando o foco das atenções é o segurador sub-rogado, que sequer é parte no contrato de transporte.

Ilegalidade que também é inconstitucionalidade, já que não existe renúncia tácita à garantia fundamental de acesso à jurisdição.



Daí o erro de se querer transferir ao segurador ônus contratuais ou de qualquer outra espécie. A sub-rogação, como bem diz a lei, transfere direitos e ações, nada mais.

Como lhe impor ônus tão pesado e que prejudica o amplo exercício do direito de regresso?

É moralmente ordenado submeter o segurador sub-rogado à disposição contratual que é abusiva ao próprio dono da carga, parte aderente do contrato de transporte?

Às duas perguntas tenho como resposta um sonoro não.

O segurador sub-rogado não se submete ao que dispõe o contrato que vincula o segurado e terceiro, nem mesmo ao rol de normas que prejudiquem minimamente seu direito de regresso. Isto é muito claro e ganhou força com as decisões recentes da Suprema Corte relativamente ao Tema 210.

Se nem mesmo um tema de repercussão geral pode ser aplicado indistintamente e em desfavor do pleno exercício do ressarcimento em regresso, como querer que uma cláusula contratual – abusiva, aliás, em relação ao contratante – o faça?

No seguro, a sub-rogação existe por três razões: evitar que o segurado seja indenizado duas vezes, não liberar o causador do dano — que sem isso se veria livre pela precaução de sua vítima — e salvaguardar o fundo do mútuo, destinado a pagar indenizações.

É absolutamente errado afirmar, ousado dizer, que, com a transferência do risco original para o segurador, o terceiro que o antecipa esteja eximido de arcar com as consequências dos atos danosos que praticar. Ele continua responsável, mas agora diante do segurador sub-rogado, que lhe exigirá o reembolso. Errado também é submeter o segurador a qualquer tipo de norma dificultadora da plenitude deste reembolso.

De tal importância é o instituto da sub-rogação para o segurador que o grande **Pedro Alvim**¹ o identifica à própria natureza da cobertura do risco, que nele está pressuposto como contraparte legítima do *neminem laedere*: “Concluindo, é da própria natureza da cobertura do risco causado por terceiro (não do seguro em geral), a sub-rogação legal do direito comum. A seguradora paga dívida de terceiro, do responsável pelo ato ilícito. O prêmio que recebe é para cobertura apenas dos riscos eventuais que independem dos atos voluntários. A contraprestação da garantia que dá ao segurado, é a sub-rogação dos seus direitos para responsabilizar o agente do ato ilícito. Eis por que é incluída em todas as apólices de riscos de dano. O risco seria certamente excluído da cobertura, se fosse negado esse direito ao segurador pelo legislador.”

Logo, o segurador tem todo direito de reaver do terceiro o que pagou e nada pode se interpor entre ele e este direito, sendo recomendável, senão exigível, a interpretação dos fatos e das normas que mais lhe favoreça.

¹ Alvim, Pedro. O contrato de seguro, 3 ed., Forense: Rio de Janeiro, 1999, p. 490



Diante da importância invulgar do assunto e para fortalecer as ideias em favor da plenitude do ressarcimento derivado da sub-rogação, apresento três textos que redigi a respeito, um deles, o último, em conjunto com **Leonardo Reis Quintanilha**.

O objetivo é concentrar os argumentos em um só artigo, facilitando a compreensão de conceitos e argumentos. Assumo o risco de alguma repetição, já que os textos se retroalimentam, mas o risco é compensado pelo discurso positivo sobre a proteção da sub-rogação.

Ei-los em suas formas e seus conteúdos originais.

II

ART. 786 DO CÓDIGO CIVIL E A PLENITUDE DA AÇÃO DE RESSARCIMENTO: a sub-rogação transfere direitos e ações, jamais ônus não abraçados livremente pelo segurador

Sub-rogação legal – Transferência de direitos e ações (jamais de ônus) – Amplitude do direito de ressarcimento em regresso – Nenhum ato praticado pelo segurado pode prejudicar direito de regresso do segurador (art. 786, §2º do CC) – Súmulas 188 e 257 do SFT – Garantias fundamentais e constitucionais do acesso à jurisdição e da reparação civil ampla e integral – Força primaz do ressarcimento em regresso (função social: defesa do colégio de segurados – Impossibilidade de que o causador do ato ilícito (dano e prejuízo) seja beneficiado por circunstância alheia à vontade do segurador sub-rogado – Necessidade de efetiva punição do causador do dano – Autonomia da vontade do segurador sub-rogado.

O segurador tem o direito de buscar contra o causador do dano o ressarcimento em regresso daquilo que pagou ao segurado, sendo esse o principal efeito da sub-rogação.

A sub-rogação é disciplinada pelos arts. 346 a 351 do Código Civil e, “no que diz respeito ao seguro, é o direito que a lei confere ao segurador, que pagou a indenização ao segurado, de assumir seus direitos contra os terceiros responsáveis pelos prejuízos”. (Dicionário de Seguros, Funenseg, Rio de Janeiro: 2000, p. 139).

O art. 786 do Código Civil é o fundamento legal do direito de regresso: “Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano”.

Trata-se de um direito que esteve sempre presente no Direito brasileiro, tanto que deu origem a duas súmulas do Supremo Tribunal Federal: 188 e 257.



Súmula 188: *O segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até ao limite previsto no contrato de seguro.*

Súmula 257: *São cabíveis honorários de advogado na ação regressiva do segurador contra o causador do dano.*

Em que pese sua autonomia, a súmula 257 pode ser entendida como uma espécie de corolário da súmula 188, enfatizando a força do ressarcimento e tudo o que ele acarreta.

O direito de regresso é muito importante e tem inegável função social. O segurador, ao buscar o ressarcimento em regresso contra o causador do dano, não defende apenas seus próprios e legítimos interesses, mas, por força do princípio do mutualismo, também o faz em relação aos interesses dos segurados em geral.

Quanto mais exitoso for o ressarcimento em regresso, mais poderá o segurador conceder benefícios diretamente aos segurados e, indiretamente, ao público em geral.

Além disso, há no binômio sub-rogação e ressarcimento um inegável caráter educativo, pois o causador do dano não pode ficar impune do seu ato ilícito por causa da previdência alheia.

Por incrível que pareça, há ainda quem confunda o risco do negócio de seguro com outros riscos: não é porque alguém contratou um seguro e recebeu a indenização em razão de um risco ocorrido que o causador do dano não deverá arcar com as consequências de seus atos.

A previdência do segurado não inibe o dever de reparação de dano por parte do autor do ato ilícito, e daí a importância do ressarcimento em regresso.

Essa busca do reembolso obedece à ótica do princípio da reparação civil integral do art. 944 do Código Civil, tendo como único limite o valor da própria indenização paga ao segurado.

Diante de tudo isso, é muito importante dizer que nada, absolutamente nada, pode mitigar, esvaziar, prejudicar ou inibir o direito de ressarcimento em regresso.

Quase toda apólice de seguro contém cláusula geral no sentido de que, se prejudicar o direito de regresso do segurador, o segurado perderá o direito à indenização, sendo ainda aplicável a regra da exceção pelo contrato não cumprido.

Além disso, o § 2º do art. 786 é claro e taxativo ao dispor como “*inefcaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, em prejuízo do segurador, os direitos a que se refere este artigo*”.



Ora, se o legislador cuidou de dizer que o segurado não pode prejudicar o direito de regresso do segurador, é porque já partiu da premissa de que a ninguém é dado causar tal prejuízo.

No seguro de transporte, existem algumas situações que merecem especial atenção.

Vejamos:

Cláusula de eleição de foro estrangeiro: essa cláusula normalmente aparece em contrato internacional marítimo ou aéreo de transporte de carga. Como tal contrato é de adesão, a cláusula de eleição de foro estrangeiro sempre foi – e ainda é – considerada abusiva e contrária ao sistema legal brasileiro; e rotulando-a como abusiva, própria do dirigismo contratual, a jurisprudência de longa data se posicionou por sua invalidade e ineficácia em relação ao embarcador e ao dono da carga, o que se torna mais acentuado quando o prejudicado for o segurador sub-rogado, que sequer foi parte na relação contratual de transporte. O art. 25 do Código de Processo Civil não mudou em nada essa situação. Mesmo que haja algum caso em que o segurado tenha externado anuência expressa ao conteúdo da cláusula, alterando a natureza adesiva do negócio jurídico, não há que se falar na vinculação do segurador sub-rogado, uma vez que este não elegeu foro algum, tampouco concordou formalmente com os termos do acordo firmado pelo segurado.

Compromisso arbitral: além de tudo o que foi mencionado para a cláusula de eleição de foro estrangeiro, tem-se que a questão do compromisso arbitral se mostra ainda mais grave caso haja algum tipo de imposição ao segurador sub-rogado. O procedimento arbitral exige sempre voluntariedade. Ninguém pode ser submetido à arbitragem se não houver exposto antes, de maneira incontroversa, sua plena aquiescência, sob pena de gravíssima violação à garantia constitucional e fundamental de acesso à Jurisdição. A arbitragem há de ser buscada livremente pelas partes, jamais determinada por uma à outra. Compromisso é ato voluntário, desejado, nunca predeterminado. A própria Lei de Arbitragem, aliás, exige tamanho cuidado, a fim de que a arbitragem jamais se sobreponha à Jurisdição. Exatamente por isso é que o segurador sub-rogado não pode ser obrigado a fazer uso do procedimento arbitral, mesmo que seu segurado tenha exposto vontade em tal sentido. Não tendo o segurador concordado expressamente com a arbitragem, torna-se impossível sua aplicação, uma vez que a sub-rogação transfere direito de ação, mas não o ônus que inibe a saudável e ampla busca do ressarcimento ou ofende as garantias fundamentais e constitucionais.

Limitação de responsabilidade: a limitação de responsabilidade, prevista normalmente no contrato internacional de transporte marítimo de carga, mais do que inválida e ineficaz, é ilegal aos olhos do ordenamento jurídico brasileiro, porque disposta por meio de cláusula abusiva em instrumento contratual de adesão. Ela fere de morte muitas regras legais, especialmente a que dispõe sobre o princípio da reparação civil integral, art. 944 do Código Civil. Não é exagero



dizer também que a cláusula de limitação de responsabilidade é inconstitucional, na medida em que também desobedece a garantia constitucional de ampla reparação civil do rol exemplificativo do art. 5º. No mesmo sentido, considerando que, em termos práticos, a limitação de responsabilidade se confunde com a exoneração do dever de reparação civil amplo e integral, é legítimo dizer que a figura da limitação de responsabilidade se ajusta ao conteúdo da Súmula nº 161 do Supremo Tribunal Federal, o qual determina: “*Em contrato de transporte é inoperante a cláusula de não indenizar*”. Tal interpretação se ancora em princípios gerais e fundamentais, como os da isonomia, equidade e proporcionalidade. A limitação de responsabilidade se revela ainda mais inaceitável quando o autor do pedido de reembolso é o segurador sub-rogado, pois, além de não ser parte no contrato original, trata-se de alguém investido do direito de ressarcimento em regresso daquilo que efetivamente pagou ao segurado. Importante dizer que o que vale para o transporte internacional marítimo de carga também vale para o aéreo, já que o segurador sub-rogado não se submete aos termos da Convenção de Montreal, muito menos aos da decisão de repercussão geral do Supremo Tribunal (Recurso Extraordinário no 636331-RJ), o que se invoca com amparo no princípio geral da razoabilidade.

Convenção de Montreal e Limitação de responsabilidade: É preciso muito cuidado na correta inteligência da decisão de repercussão geral do Supremo Tribunal (Recurso Extraordinário no 636331-RJ). Pois que a referida decisão não disse se aplicar a limitação de responsabilidade a todo e qualquer caso de transporte aéreo internacional, mas apenas aos de transportes de passageiros e extravios de bagagens. Por isso muito papel e muita tinta ainda serão gastos até que se tenha um posicionamento definitivo de Poder Judiciário. Tanto assim é verdade que as recentes decisões do Tribunal de Justiça de São Paulo, em sede de juízo de retratação, ou não, relativamente aos casos de transporte aéreo internacional de carga, faltas ou avarias, não aplicaram a limitação de responsabilidade, mas o princípio da reparação civil ampla e integral. O transporte aéreo de carga é diferente do transporte aéreo de passageiros, de tal forma que o que cabe para este não necessariamente cabe para aquele. O Supremo Tribunal Federal, ademais, não disse que haverá sempre de ser aplicada a limitação de responsabilidade, mas que a Convenção de Montreal goza de primazia em relação ao Código de Proteção e Defesa do Consumidor (conflito aparente de normas). Independentemente da questão do frete *ad valorem*, a aplicação da Convenção Internacional de Montreal não implica, de modo automático, a da norma da limitação de responsabilidade, pois que ela própria dispõe que não se falará na redução da limitação de responsabilidade do transportador aéreo se o caso em eventual exame não for decorrente de acidente de navegação (desastre) e/ou houver culpa grave (conduta temerária). Assim sendo, casos de mero inadimplemento contratual de transporte de carga, anelados pela desídia operacional e pela incúria administrativa, não se submetem, a rigor, ao conteúdo da norma convencional da limitação de responsabilidade, principalmente contra



os legítimos e legais interesses de ressarcimento em regresso do segurador sub-rogado, haja vista a inegável mudança do desenho geral da relação jurídica.

Por conta de tudo o que foi exposto, levando-se ainda em consideração muitos bons precedentes judiciais neste sentido, é que se pode afirmar que absolutamente nada pode afetar de forma negativa, ou diminuir de algum modo, a força do ressarcimento em regresso nascido da sub-rogação.

Trata-se de um direito consagrado há muito pelo ordenamento jurídico brasileiro e até mesmo sumulado pelo Supremo Tribunal Federal.

Reconhecer como válido e eficaz qualquer ato jurídico praticado de modo não intencional pelo segurador, para esvaziar seu ressarcimento em regresso, é desprestigiar o Direito como um todo, em seus mais basilares fundamentos. Igualmente, interpretar uma norma, legal ou convencional, de forma a inibir a amplitude do ressarcimento é abandonar a inteligência sistêmica do ordenamento jurídico e premiar o causador do ato ilícito em detrimento dos interesses coletivos e sociais dos segurados em geral.

A sub-rogação é a legítima transferência dos direitos e ações, mas não dos ônus, por estes ofenderem normalmente os direitos e garantias fundamentais, os princípios gerais de Direito, além de serem prejudiciais ao ressarcimento em regresso, considerando que não foram, espontânea e legitimamente, abraçados pelo segurador.

III

DIREITO DO SEGURO E DIREITO MARÍTIMO

o segurador em Juízo, a sub-rogação e o ressarcimento pleno, segundo o art. 786 do Código Civil e a Súmula nº 188 do Supremo Tribunal Federal

Ao pagar a indenização de seguro ao segurado (beneficiário), o segurador adquire o direito de buscar o ressarcimento em regresso contra o causador do dano e do prejuízo.

E isso se dá por força do **art. 786 do Código Civil**, cujo *caput* diz: “*Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano*”.

A redação do referido artigo é clara ao dispor que o pagamento da indenização transfere ao segurador direitos e ações, mas não eventuais ônus.

E isso é muito importante porque a sub-rogação e o direito ao ressarcimento são figuras legais consagradas no Direito Civil e no Direito do Seguro.



Antes mesmo da entrada em vigor do atual Código Civil, o sistema legal brasileiro já dispunha exatamente a mesma coisa, a ponto de que o assunto fosse alvo de Enunciado de Súmula do Supremo Tribunal Federal.

Fala-se aqui da **Súmula nº 188**, cuja dicção é a seguinte: “*O segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até ao limite previsto no contrato de seguro*”.

Não é de hoje que alguns tentam esvaziar o direito de regresso do segurador, e o fazem pelos mais diversos motivos, todos absolutamente inconsistentes.

Nada pode relativizar a força do ressarcimento em regresso derivado da sub-rogação.

Nem poderia ser diferente, até porque o causador do dano e prejuízo não pode ser beneficiado por conta da previdência do segurado.

Aliás, quanto a isso, muito aproveita dizer que o segurador, ao buscar o ressarcimento em regresso contra o causador do dano, não defende apenas seus legítimos direitos e interesses, mas os de todo o colégio de segurados.

Essa defesa de direitos e interesses de todos os segurados, braço social explícito do negócio de seguro, reside no mutualismo, “um dos princípios fundamentais que constitui a base de toda operação de seguro. A reunião de um grande número de expostos aos mesmos riscos possibilita estabelecer o equilíbrio aproximado entre as prestações do segurado (prêmio) e as contraprestações do segurador (responsabilidades)”. (Dicionário de Seguros, Funenseg, Rio de Janeiro: 2000, p. 78)

Por isso, observados o conteúdo da Súmula nº 188 do Supremo Tribunal Federal e o art. 944 do Código Civil, que trata do princípio da reparação civil integral, afirma-se com veemente segurança que absolutamente nada pode prejudicar o pleno exercício do ressarcimento em regresso. E assim sendo, emergem questões interessantes do casamento entre o Direito do Seguro e o Direito Marítimo.

Pois a maior parte dos litígios judiciais que envolvem matéria de Direito Marítimo é patrocinada por seguradores sub-rogados nos direitos e ações de seus segurados, embarcadores ou consignatários de cargas.

Os seguradores indenizam seus segurados por faltas ou avarias causadas pelos transportadores marítimos (armadores) e, conseqüentemente, buscam destes o devido ressarcimento.

O ressarcimento em regresso tem função social, até porque impacta no cálculo atuarial do seguro e reflete nas relações econômicas em geral, especialmente naquelas vinculadas ao comércio exterior e que se conectam com os transportes internacionais marítimos de cargas.



Além disso, o ressarcimento em regresso pelo segurador se ajusta perfeitamente ao caráter educativo da responsabilidade civil, pois – ao menos em tese – faz com que o transportador marítimo, autor de um ato ilícito civil, ajuste procedimentos para uma prestação de serviços mais eficaz e qualificada (teoria do desestímulo).

Mesmo assim, os transportadores marítimos tentam, quase sempre sem êxito, desprestigiar a amplitude do conceito de ressarcimento em regresso.

Todo transportador de carga é devedor de obrigação contratual de resultado, cujo descumprimento implica a presunção legal de responsabilidade.

Isso significa que o transportador tem de entregar a carga segurada na mesma condição recebida para transporte, sendo presumida sua responsabilidade em caso de falta ou avaria.

Dessa presunção legal de responsabilidade, o transportador somente se exonerará caso, mediante inversão de ônus, prove a ocorrência de alguma causa legal excludente de responsabilidade.

No entanto, os avanços das tecnologias de informação, da engenharia naval, dos equipamentos de navegação, qualidade e segurança das embalagens tornam cada vez mais difícil um transportador demonstrar cabalmente a caracterização de força maior, caso fortuito ou vício de origem (de embalagem).

De fato, a cada dia a navegação se torna mais segura e os mecanismos de navegação, mais precisos, de tal forma que as faltas e avarias acabam sendo, em verdade, derivadas de incúria operacional e de desídia administrativa do transportador.

Não raro, ainda que informado pela presunção legal de responsabilidade por inexecução imotivada de obrigação de fim, no caso concreto, os transportadores agem com culpa em sentido estrito, inobservância do dever geral de cautela e da cláusula de incolumidade inerentes ao seu ramo.

E, por conta disso, transformam suas defesas em Juízo em gritos de desespero, amparados em teses inconsistentes e ancorados em um falso contratualismo.

Quando demandado em Juízo, o transportador marítimo (armador) costuma alegar, diretamente ou por instrução de seu clube de proteção e indenização, as cláusulas de foro estrangeiro e de limitação de responsabilidade presentes no conhecimento marítimo, instrumento que formaliza o contrato de transporte internacional de carga.

Ocorre que o conhecimento marítimo é um documento redigido unilateralmente pelo transportador, constituído por cláusulas impressas que são impostas ao embarcador e ao consignatário da carga.



O negócio jurídico de transporte de carga é informado por um contrato de adesão, cuja inteligência exige cuidados especiais, até porque o ordenamento jurídico brasileiro não aceita o dirigismo contratual e tem por inválidas e ineficazes, senão nulas de pleno Direito, as cláusulas abusivas.

E há muito tempo a jurisprudência se posiciona pela manifesta abusividade das cláusulas que dispõem sobre limitação de responsabilidade e eleição de foro.

O Direito brasileiro trabalha com o conceito de reparação civil ampla e integral. Logo, a cláusula adesiva e unilateral que impõe a limitação de responsabilidade do transportador marítimo é com ele incompatível, pouco importando o pagamento do chamado frete “ad valorem”.

Esse conceito é, em verdade, um princípio de Direito Civil (art. 944) e uma garantia fundamental, prevista no rol exemplificativo do art. 5º da Constituição Federal. Quem causa dano, tem de repará-lo integralmente, o que se diz até em homenagem à boa ordem moral e ao preceito de que a ninguém é dado causar dano a outrem.

Pela mesma razão, o foro estrangeiro imposto à parte aderente de um contrato de adesão não pode vingar, sob pena de grave violação à garantia constitucional de acesso à jurisdição brasileira, bem como às regras processuais de jurisdição e competência.

O art. 25 do Código de Processo Civil não se ajusta ao contrato internacional de transporte marítimo de carga, porque a cláusula que trata do foro estrangeiro não foi eleita pelas partes contratantes, mas imposta ao embarcador e ao consignatário da carga pelo transportador, emissor do instrumento contratual. O verbo utilizado no art. 24 é “eleger”, e a eleição de qualquer coisa pressupõe liberdade, manifestação não viciada de vontade. Dessa forma, se uma das partes não elegeu o foro estrangeiro, o art. 25 não se subsume ao contrato.

Qualquer pesquisa jurisprudencial, ainda que superficial, será o bastante para haurir muitas decisões, singulares e colegiadas, rotulando como abusivas e ineficazes as cláusulas de limitação de responsabilidade e de foro estrangeiro, porque impostas em contratos de adesão. Limitar a responsabilidade não é somente ofender o Direito e a Moral, mas premiar o causador do ato ilícito, o devedor inadimplente de obrigação de resultado.

Tais entendimentos são fortalecidos pela jurisprudência dominante, pela doutrina e por princípios fundamentais de Direito, constitucionais e supraconstitucionais, como os da proporcionalidade, equidade, isonomia e razoabilidade.

Mas se, porventura, alguém ainda insistir que as referidas cláusulas não são abusivas, nem típicas de dirigismo contratual, não sendo, portanto, ilegais, inválidas ou no mínimo ineficazes, ao menos há de se reconhecer que não são elas hábeis em relação ao seguradores sub-rogados.



Com efeito, uma coisa é a validade e a eficácia das cláusulas de limitação de responsabilidade e de eleição de foro em relação aos que figuram no contrato de transporte, diretamente ou por estipulação; outra, bem diferente, é a projeção de efeitos para o segurador sub-rogado.

Além de uma questão lógica, há expressa determinação legal em favor do segurador sub-rogado.

O § 2º do já comentado art. 786 determina ser “*ineficaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, em prejuízo do segurador, os atos a que se refere este artigo*”.

Assim sendo, as cláusulas em debate – de se sublinhar, essencialmente abusivas – são absolutamente ineficazes em relação ao segurador sub-rogado.

A redação do referido parágrafo, aliás, deixa claro que, mesmo por um ato voluntário do segurado, não pode ele prejudicar de modo algum o direito de regresso do segurador, até por respeito ao contexto constitucional, ora lembrado por conta do enunciado de Súmula nº 188 do Supremo Tribunal Federal.

No contrato de transporte de carga a granel, existem situações especiais, extraordinárias, em que há alguma manifestação de vontade por parte dos segurados, donos de carga. Essa pequena voluntariedade esmorece, em parte, a natureza adesiva dos contratos marítimos de transportes, mas em nada prejudica os seguradores, eis que parte estranha à relação contratual destacada.

O contrato de seguro de transporte guarda relação com o contrato de transporte marítimo (internacional) de carga, mas não se confunde com este. São contratos absolutamente distintos, com naturezas jurídicas diferenciadas.

Em respeito ao seu importante direito de regresso, o que pode ser eventualmente tido como eficaz pelo segurado, pode não o ser em relação ao segurador.

Relativamente aos temas limitação de responsabilidade e foro estrangeiro, tudo isso que foi exposto cabe simetricamente – e até com mais razão – à chamada cláusula de compromisso arbitral.

E cabe porque os contratos de adesão somente podem conter cláusulas compromissórias de arbitragem se a Lei de Arbitragem brasileira for devidamente observada, sob pena de nulidade absoluta.

A Lei de Arbitragem é clara e taxativa ao dispor que, em contratos de adesão, o compromisso arbitral há de ser destacado em meio ao clausulado ou disposto em termo apartado do conteúdo contratual, sendo necessária em ambos os casos a assinatura de todos os interessados.



Nem poderia ser diferente, uma vez que a arbitragem somente produz efeitos jurídicos se voluntariamente acordada por todas as partes envolvidas em um dado negócio jurídico. A voluntariedade é condição *sine qua non* da arbitragem. Se uma das partes não concordar com o procedimento arbitral, ele jamais poderá ser levado a efeito.

Contudo, ainda que o segurado tenha concordado com a arbitragem, o segurador não poderá ser compelido a respeitar tal concordância, seja por força da Lei de Arbitragem, seja, mais ainda, por força do comando expresso do art. 786, §2º do Código Civil.

Imposição de arbitragem é algo inaceitável, ilegal, inconstitucional e absolutamente imoral, uma das mais graves violências aos direitos e garantias fundamentais, pois nenhuma câmara arbitral do mundo, por mais séria e respeitável que seja, terá a natural excelência e as presumidas imparcialidade, grandiosidade e imponência da Justiça.

Tanto assim é verdade, que no dia 20 de abril de 2017 o próprio **CBAM – Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima** — divulgou a seguinte nota:

A relevância da cláusula compromissória arbitral

A cláusula compromissória é, em síntese, um acordo prévio entre as partes estipulando que, em caso de litígio, o mesmo será resolvido por meio da arbitragem. Muitos estudiosos da arbitragem afirmam que a cláusula compromissória é a pedra angular da arbitragem, possuindo um efeito positivo e um efeito negativo.

O efeito positivo seria a jurisdição para os árbitros (ou árbitro) decidirem (ou decidir) o litígio no caso concreto. Por outro lado, o efeito negativo seria a derrogação da jurisdição estatal. Nesse sentido, é de fundamental importância que a cláusula compromissória arbitral seja bem redigida. E o CBAM possui modelo de cláusula compromissória padrão (disponível em www.cbam.com.br) para facilitar as partes no momento que forem redigir um contrato.

“As partes obrigam-se a submeter qualquer divergência, conflito ou litígio decorrente do presente contrato, inclusive quanto à sua interpretação ou execução, a arbitragem a ser promovida pelo CENTRO BRASILEIRO DE ARBITRAGEM MARÍTIMA – CBAM, na forma do Regulamento do referido CBAM, que é aceito pelas partes que declaram conhecê-lo e concordar com os termos do mesmo”.

Qualquer dúvida em relação à cláusula compromissória não hesite em nos procurar!



Pelo teor da nota, entende-se que somente aqueles que concordaram expressamente com o procedimento arbitral, sem qualquer tipo de tergiversação, podem a ele ser submetidos. Dada a invulgar importância do assunto, vale a pena repetir este trecho da nota, autoexplicativo, e que dispensa maiores comentários: “O efeito positivo seria a jurisdição para os árbitros (ou árbitro) decidirem (ou decidir) o litígio no caso concreto. Por outro lado, o efeito negativo seria a derrogação da jurisdição estatal. Nesse sentido, é de fundamental importância que a cláusula compromissória arbitral seja bem redigida. E o CBAM possui modelo de cláusula compromissória padrão (disponível em www.cbam.com.br) para facilitar as partes no momento que forem redigir um contrato”.

A arbitragem, diante disso, jamais poderá ser imposta ao segurador sub-rogado se ele não aquiesceu antes, expressa e formalmente, com sua primazia, já que, segundo palavras do Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima, o “efeito negativo seria a derrogação da jurisdição estatal”, de modo absolutamente violento e anticonstitucional.

Pois bem!

Diante disso tudo, e lembrando que o alvo de interesse é a parte do Direito Marítimo que toca o Direito do Seguro, tem-se por firme e valioso que nenhuma disposição contratual, adesiva ou não, poderá ferir, ainda que minimamente, o direito de regresso do segurador sub-rogado.

Um litígio fundado em tema de Direito Marítimo tem especial enquadramento jurídico quando uma das partes for segurador sub-rogado.

O caso passa a ser não mais tratado apenas sob a ótica das regras legais brasileiras, gerais e especiais, disciplinadoras da responsabilidade civil do transportador marítimo de carga, seja o contrato de transporte nacional ou internacional, mas também pelas que disciplinam elementos do Direito do Seguro, como a sub-rogação e o ressarcimento.

Pois, assim que um segurador se sub-roga em um direito, em uma ação, a ontologia do caso concreto assume outros contornos, outros valores, transcendendo a esfera do Direito Marítimo, menos importante, para outra muito maior e mais importante, a do Direito do Seguro; eis que um segurador sub-rogado, não é ocioso repetir, não defende apenas seus interesses próprios e devidos, mas os dos segurados todos, bem como os da sociedade em geral.

Por isso, errada qualquer interpretação jurídica que tenha por orientação transferir ônus possíveis, mas indevidos ao segurador, enfraquecendo seu direito de regresso. O litígio protagonizado por segurador sub-rogado tem outra forma de pensar o Direito, absolutamente distinta do original, não sendo admissível algo incompatível com tradicional exercício do ressarcimento.

Por fim, nunca é demais lembrar que uma seguradora sub-rogada ao demandar contra o causador do dano não defende apenas seus próprios e legítimos direitos e interesses, mas



os de todo o colégio de segurados, revestindo sua pretensão de inegável função social. Pode-se dizer que o êxito do ressarcimento impacta diretamente na precificação do seguro e no cálculo atuarial, o que faz ampliar a gama de interesses abraçando os de toda sociedade, ainda que indiretamente. Outra coisa a ser lembrada quando se fala em ressarcimento em regresso da parte do segurador sub-rogado é o império da teoria do desestímulo e o conceito maior de justiça, uma vez que o causador do dano não pode ficar impune do seu erro por causa da previdência alheia.

Posto tudo isso, é certo dizer que o ressarcimento em regresso, respeitado, observado e integral, não se assenta apenas no sistema legal, mas na própria ordem moral, sendo algo próprio do Direito Natural, porque imbricado no senso universal de justiça, muito bem esquadrihado no antigo Direito Romano, conforme a ordenação Justiniana que coloca Direito e Justiça lado a lado ao dispor que “*Direito é dar a cada um o que é seu*”.

IV

A PRIMAVERA DO SEGURO:

SUB-ROGAÇÃO, RESSARCIMENTO E FUNÇÃO SOCIAL

Já faz algum tempo que temos dedicado atenção especial ao pagamento com sub-rogação no negócio de seguro. Esse instituto garante que, por efeito da indenização paga por conta do sinistro, a seguradora se veja colocada como no lugar do segurado, passando a ter o direito de buscar o ressarcimento em regresso contra o causador do dano.

Trata-se de algo que se pode dizer até próprio da gênese do negócio, pois influencia a contraprestação do contratante, ao contribuir para a avaliação do prêmio que este deve pagar, para obter a garantia do interesse que o preocupa. No Brasil de hoje, é o art. 786 do Código Civil que o regula diretamente.

Contudo, antes mesmo do artigo e do código, em relação ao seguro de dano em geral, tudo isso já havia sido pacificado e ordenado, por meio do enunciado de Súmula 188/STF: “*O segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até o limite previsto no contrato de seguro*”.

Se a Corte Suprema sumulou o assunto, quando era de sua competência o trato de temas de Direito do Seguro, é porque foi muito questionado em disputas judiciais. Muitas vezes, pelo esforço retórico e pelos recortes que a razão é capaz de operar até por brincadeira, aquilo que a princípio não cogitamos vira, para alguns, uma hipótese cogitável. Naturalmente, elabora-se a súmula para pacificar o assunto e, com ela, preservar a segurança jurídica. Súmula essa que, além de ter se inspirado no art. 728 do Código



Comercial, não ignorou o teor do art. 989 do antigo Código Civil: “*Na sub-rogação legal o sub-rogado não poderá exercer os direitos e as ações do credor, senão até à soma, que tiver desembolsado para desobrigar o devedor.*”.

É preciso logo esclarecer: a sub-rogação não acontece porque o contrato de seguro a prevê, e sim porque a legislação o determina. Nesse sentido, a apólice só repete a norma. De modo que a sub-rogação, no contexto securitário, acaba não sendo convencional, mas legal.

Sua primeira consequência para a companhia de seguros é o direito à exigência do crédito que pagou em nome do terceiro, em face de quem poderá fazer seus pedidos de reembolso. Mais do que um direito, o ressarcimento é dever da seguradora, ato de fidelidade e respeito ao colégio de segurados (princípio do mutualismo), além de vital para a saúde do seguro.

Sua segunda consequência, a restringir os termos em que se deve interpretar a primeira, é que a seguradora não se prende exatamente a contratos e condições que o segurado tenha firmado.

Vinculada aos limites materiais do crédito, a sub-rogação opera de um ao outro a transferência de direitos que havia na relação original. Características de ordem procedimental e personalíssima, por mais que assumidas pela vontade enfática do segurado, dela não passam de maneira alguma; isto é, não atravessam o véu da sub-rogação, sob pena de ofenderem a *ratio* que a ordena e a ontologia que a constitui. Como até hoje entende o **Superior Tribunal de Justiça**, *a sub-rogação transmite não mais do que os direitos materiais* (REsp 1.038.607/SP, rel. **ministro Massami Uyeda**).

Com base nos ensinamentos de **Donati, Pedro Alvim**² vai nos lembrar das três funções desse instituto sui generis, que é a sub-rogação: “[...] *a instituição da sub-rogação legal do segurador nos direitos do segurado contra o terceiro responsável é fruto de uma política legislativa que, eliminando a locupletação do segurado em salvaguarda do princípio indenitário, evita também que o terceiro se exonere da tutela do princípio da responsabilidade; por outro lado, sob o duplo aspecto da diminuição do prêmio e da maior garantia coletiva, afasta-se o enriquecimento indébito do segurador.*”

Em outras palavras, no seguro a sub-rogação existe por três razões: evitar que o segurado seja indenizado duas vezes, não liberar o causador do dano — que sem isso se veria livre pela precaução de sua vítima — e salvaguardar o fundo do mútuo.

Aqui realmente não cabe a máxima romana: aquele que recebe o bônus tem de suportar o ônus; a seguradora já o suportou no momento imediatamente anterior, ao pagar a indenização por risco que a conduta de terceiro concretizou.

² Idem ibidem



Se também fosse levada aos deveres surgidos da vontade exclusiva do segurado, haveria uma espécie de bis in idem dos encargos; e essa sub-rogação legal, junto com o direito de regresso que acarreta, acabaria desviada dos contornos jurídicos da origem, os quais certamente não se identificam com as do instrumento por meio do qual o segurado se obriga diante dum terceiro. Afinal, não pode ele dispor daquele direito cujo exercício não lhe caberia mais, uma vez que a sub-rogação, retirando-lhe o interesse em receber a compensação dos prejuízos daquele que os causou e fazendo-o nascer à seguradora, que virtualmente já o detinha e depois atualmente passou a poder exercê-lo, mudaria bem o enfoque da dinâmica reparatória.

Por isso é uma substituição que deve ser sempre entendida em termos. Nunca literalmente.

Expressamente o **art. 786** determina que ao pagar a indenização a seguradora se sub-rogará, observados os limites do valor respectivo, “*nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano*”.

Com exceção do valor, não se fala em restrições e deveres, apenas em direitos e ações. Da premissa de que a lei não emprega palavras inúteis, nem deixaria de mencionar as essenciais, juntando a isso uma interpretação teleológica da sub-rogação, conclui-se que o legislador resguardou, para a seguradora que paga a indenização, o direito de exigir o ressarcimento integral daquele valor, desvinculado de quaisquer dificuldades por ela não aceitas de forma livre e desimpedida. Tanto é que teve o cuidado de ratificar o sentido do caput no texto do §2º: *É ineficaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, em prejuízo do segurador, os direitos a que se refere este artigo.*

Noutras palavras: nenhum ônus ou dever será transmitido à seguradora sub-rogada. Filtrando ainda mais a ideia, nenhuma condição inibidora do exercício do direito contra o causador do dano é oponível a ela. Sendo a sub-rogação um instituto que busca principalmente evitar a impunidade do causador do ilícito, deve sempre ser interpretada em benefício do pagante, e não do terceiro por quem ele paga.

Eis um exemplo: no contexto internacional da compra e venda, num caso em que o transportador marítimo devolve, ao fim de uma viagem, inteiramente variadas as mercadorias que lhe confiaram, é comum e quase certo que o dono delas seja indenizado por alguma seguradora; tão comum e ainda mais certo é que, em seguida, esta venha a buscar o ressarcimento em regresso da empresa que as transportou mal. Em contratos do gênero, de adesão aliás, costuma existir uma cláusula que em tese obriga os aderentes a resolver suas pendências em câmaras de arbitragem no exterior. Pois bem: essa cláusula é perfeitamente ineficaz em relação à seguradora.

Isso porque, por versar sobre aspectos procedimentais e com personalíssima obrigação de fazer, a disposição contratual não pode, mediante imotivadas ampliações interpretativas, projetar efeitos para além da figura do segurado, que dele fez parte. Não devem nunca ultrapassar a sub-rogação, se com seu conteúdo a seguradora não houver anuído de forma



expressa, contra o risco dum impedimento fatal, tácito e abusivo ao exercício do direito dela.

A sub-rogação originária do pagamento da indenização de seguro, embora especial, é maior que a do art. 346 do Código Civil, que é geral e alcança mais hipóteses. Também nascida da lei, mas em virtude do contrato de seguro, acaba ganhando maior força em virtude de uma natureza diferenciada, sensível e eminentemente social.

Por isso também que não se admite a transferência do que não seja restrito aos aspectos materiais do crédito.

O equívoco talvez ocorra por frequentemente a confundirem com certo tipo de cessão de crédito. Sua condição é porém, ao mesmo tempo, menor e maior que a da cessão de crédito. Menor porque específica; maior porque mais exigente e alvo de proteção. No mesmo sentido do que aqui se defende, eis a doutrina de peso: posição clássica, não só do STJ, mas **de Pontes de Miranda, J. M. de Carvalho Santos, Clóvis Bevilacqua, Arruda Alvim.**

Em princípio, a lei não teria motivo para criar dois institutos a fim de regular a mesma situação. Nem os dois se confundem. Cessão de crédito é venda; sub-rogação é efeito do adimplemento da dívida. Cessão de crédito transmite o valor com todos os encargos que o cercam; sub-rogação só transmite o direito em sua porção material. Cessão de crédito pode passar muito além do valor pago; sub-rogação restringe-se a ele.

Como exposta pela boa e velha doutrina e amparada pela jurisprudência perene, a sub-rogação é, no dizer dos italianos, “*tipo giuridico completo e non controverso*”, causando estranheza o ressurgimento de discussões a esse respeito, com base na decisão **SEC 14.930-EX**, que não é precedente e é muito citada, pouco compreendida e raramente lida.

Mais do que uma certeza legal, essa transferência se funda em alguns dos mais princípios vetores do Direito: a proporcionalidade, a razoabilidade, a equidade.

Pensar em transmitir obrigações pactuadas pelo segurado é errado, porque esvazia a dignidade da sub-rogação e produz efeitos negativos sobre o ressarcimento em regresso. Não é exagero afirmar que poderá beneficiar o autor do ato ilícito. E isso, quer parecer, é tão ou mais grave do que prejudicar a seguradora. Seria virar do avesso a sub-rogação.

Caso se carregasse o instituto com vícios dos quais por sua própria natureza ele se mostra liberto, o ressarcimento ver-se-ia inibido, castigado, obliterado; e sabemos todos quão importante ele é para a defesa do mútuo e o triunfo do bem comum.

Sub-rogação e regresso são basicamente dois estágios vitais do seguro. Pelas consequências que advêm da sua ligação direta com as atividades do corpo empresarial, por sua localização no coração do prêmio — capaz de aumentá-lo ou diminuí-lo, aos



movimentos da sístole e da diástole, a orientar a circulação econômica —, ambos se mostram fundamentais para manter o bem-estar da sociedade.

É desta maneira, punindo o culpado e honrando o princípio indenitário, que a prosperidade do ressarcimento renova aquele fundo primevo, o idílio matinal dos contratos, sob o qual a seguradora assumiu os riscos do segurado, proporcionando-lhe o ambiente adequado para respirar com alívio; pelo repetido retorno à condição primitiva, esse reparo, que a simples natureza das coisas sugere como correto e nada menos que natural, umedece o solo fértil dos negócios e faz reflorescer toda a confiança no ciclo, que o ilícito abalou. O exercício do regresso é, por conta disso, o fim e o começo; é a eterna primavera do seguro.

V

UM FALSO PRECEDENTE

No tópico imediatamente precedente escrevi: Como exposta pela boa e velha doutrina e amparada pela jurisprudência perene, a sub-rogação é, no dizer dos italianos, “*tipo giuridico completo e non controverso*”, causando estranheza o ressurgimento de discussões a esse respeito, com base na decisão **SEC 14.930-EX**, que, não sendo precedente, é muito citada, pouco compreendida e raramente lida.

Diante do propósito deste artigo em defender a força da sub-rogação e a plenitude do ressarcimento em regresso, entendo conveniente discorrer rapidamente sobre a decisão do órgão colegiado do Superior Tribunal de Justiça, SEC 14.930-EX, que determinou que em um caso muito específico, que nada tem a ver com os de Direito de Transportes e com contrato de adesão, o segurador sub-rogado se submetesse ao que decidido em processo arbitral realizado no exterior envolvendo o segurado e terceiro.

Trata-se de uma não-questão que causa muito barulho, como se questão verdadeira fosse. O barulho atinge a intersecção entre o Direito de Seguros e o Direito de Transportes.

Tratei do assunto em ensaio escrito novamente ao lado de Leonardo Reis Quintanilha. Seu conteúdo pode e deve ser transportadora para cá, ainda que parcialmente.

Faço-o agora.

Nos últimos tempos, a propósito de seguro, sub-rogação e ressarcimento, poucas decisões têm criado tanta confusão na jurisprudência nacional quanto a SEC 14.930. E não exatamente pelo que afirma, mas pelo que afirmam a seu respeito. Depois e por causa dela, surgiram alguns poucos julgados admitindo que por esse precedente o Superior



Tribunal de Justiça afirmara, em prejuízo do segurador sub-rogado, a eficácia da cláusula compromissória de arbitragem firmada pelo segurado. Em tese, seria de estranhar, porque vai contra a tradição inteira do Direito Brasileiro e do próprio STJ, dos quais a regra desde sempre considerou intransmissíveis ao segurador esse tipo de disposição. E por várias razões; a principal delas está ligada à natureza mesma da sub-rogação legal, que, como sempre se compreendeu muito bem, transmite só os direitos materiais. A verdade é que o STJ não mudou de posição; alguns é que, gostando muito que ele tivesse mudado, passaram a propagar o desejo como se fosse realidade.

De certa forma, o problema é um tanto localizado; fica adstrito às fronteiras do Direito do Seguro e do Direito Marítimo, sobretudo em avaria ou extravio de carga durante o transporte. A maior parte dos litígios de responsabilidade civil no direito marítimo é, como uma consulta breve pode garantir, deflagrada por seguradoras sub-rogadas nos direitos dos segurados, quer sejam embarcadores ou consignatários de carga. E nesses casos não é raro que, para se verem livres da jurisdição brasileira, armadores invoquem em contestação, diante do segurador que não participou nem anuiu com o contrato original, a existência de cláusula compromissória ou de eleição de foro, presente no contrato de transporte ou até mesmo no contrato de afretamento (“cessão de uso de navio”). Até pouco tempo atrás havia apenas uma simples maneira de resolver isso: pronunciar a ineficácia da cláusula.

No fundo as circunstâncias continuam iguais, mas, pela nebulosidade que se criou no seu entorno, exigem que se comente um pouco das peculiaridades da sub-rogação, a fim de reestabelecer a integridade desse instituto tão importante.

De fato, os arts. 786³ e 346, inciso III⁴ do Código Civil garantem ao segurador que, ao pagar a indenização securitária, ele passa a ter o direito de reaver os prejuízos que indenizou daqueles que os tiverem causado. O mesmo consta na Súmula 188/STF⁵. Eis a sub-rogação, efeito do simples pagamento em nome de terceiro que passa a lhe garantir, dentre outras coisas, a titularidade da ação reparatória. No caso de um transporte marítimo mal executado, por exemplo, o segurador indeniza o dono da carga e, sub-rogado nos direitos do segurado, passa a poder postular contra o transportador.

Arcando com um prejuízo gerado por ato de terceiro, o segurador em certa medida substitui o segurado. Coloca-se em posição semelhante, mas não idêntica à dele, para demandar a reparação que, sem isso, ficaria esquecida. Na hipótese de que, paga a

³ Art. 786. Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano.

⁴ Art. 346. A sub-rogação opera-se, de pleno direito, em favor:

III - do terceiro interessado, que paga a dívida pela qual era ou podia ser obrigado, no todo ou em parte.

⁵ Súmula 188/STF: o segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até ao limite previsto no contrato de seguro.



indenização pelo segurador, a situação toda ficasse por isso mesmo, seria como perdoar o ato ilícito só porque a vítima contratou seguro. O que fere a ordem jurídica e os princípios basilares da responsabilidade civil — daí a necessidade da ação de regresso.

E tratou bem dos contornos da sub-rogação o **Ministro João Otávio de Noronha**⁶ na SEC 14.930, isto é, no mesmo julgado que, mal interpretado, tem sido usado para sustentar uma aparente revisão da intransmissibilidade de cláusula compromissória de arbitragem.

“Conquanto o ato de sub-rogar expresse o sentido de substituição de uma pessoa por outra, que assume a posição e situação daquela, isso não significa que possua caráter universal para abranger tudo aquilo que envolve o negócio jurídico celebrado originariamente, no caso, o contrato firmado entre a segurada e as requerentes. A rigor, a sub-rogação implica a transferência apenas do crédito com suas características materiais. Eventuais aspectos de ordem processual ou de natureza personalíssima do credor originário não são objeto de transferência ao sub-rogado.”

E depois conclui o ministro:

“Sendo a jurisdição arbitral consensual por natureza, é imprescindível manifestação inequívoca da vontade das partes, não se admitindo opção implícita pela arbitragem. Nesse contexto, qualquer indagação sobre a possibilidade de transmissão ou extensão da cláusula compromissória haverá de perpassar pela investigação da vontade das partes. Assim, se o segurador sub-rogado não anuiu à cláusula compromissória e se o contrato de seguro não fazia remissão ao contrato de fornecimento que continha a referida cláusula, não há elemento capaz de autorizar a vinculação do segurador sub-rogado ao juízo arbitral.”

Tudo isso é muito correto. Sub-rogação não é o mesmo que sucessão contratual ou cessão de crédito. No caso do segurador, por previsão expressa, essa sub-rogação é legal. Não sendo, pois, de natureza convencional (contratual), não pode abranger tudo o que uma cessão de crédito abrangeria. Até em respeito aos artigos 347 e 348 do Código Civil⁷, que determinam para a sub-rogação convencional, e apenas para ela, o mesmo tratamento da cessão de crédito, no qual o cessionário adquire todas as obrigações.

⁶ SEC 14.930/US, rel. min. OG Fernandes, CORTE ESPECIAL, julgado em 15.05.19, DJE 27.06.19, fls. 23

⁷ Art. 347. A sub-rogação é convencional: I - quando o credor recebe o pagamento de terceiro e expressamente lhe transfere todos os seus direitos;

Art. 348. Na hipótese do inciso I do artigo antecedente, vigorará o disposto quanto à cessão do crédito.



Na sua feição prática, a análise do instituto da sub-rogação e seus efeitos não depende de nenhum instrumento contratual. A seguradora se sub-roga não porque quer, mas porque a lei manda. Nem mesmo depende do contrato de seguro para isso, pois a cláusula que lá se encontra, tratando da sub-rogação, apenas repete a norma. Muito menos dependerá, portanto, de contratos de que nem participou. Em outras palavras, a seguradora não se sub-roga em contratos. Isso, aliás, não existe. Ela não passa a ser vista como contratante, porque não está ali para exigir o cumprimento da obrigação, que já foi frustrada e pela qual o segurado não tem mais nenhum interesse, e sim o reembolso do valor que pagou. Substitui o segurado apenas no direito a exigir o crédito puro e, assim, desvinculado de qualquer condição limitadora.

Nesse sentido, a **jurisprudência clássica**: “*O instituto da sub-rogação transfere o crédito apenas com suas características de direito material. A cláusula de eleição do foro estabelecida no contrato entre segurado e transportador não opera efeitos com relação ao agente segurador sub-rogado*”.⁸

E a **doutrina**: “*A natureza jurídica da cláusula compromissória é de uma obrigação de fazer, com caráter personalíssimo, pelo que não pode ser transferido a terceiro.*”⁹ É o que remanesce dominante desde Pontes de Miranda, para quem “*não se sub-roga o solvente no que é personalíssimo ao credor*”.¹⁰

Aponta para o mesmo sentido o posicionamento atual do **Superior Tribunal de Justiça**, posterior à SEC 14.930. Afirmou o **ministro Marco Aurélio Buzzi**: “*De outra parte, havendo o segurado recebido o que lhe era devido, não existe lide a ser transferida em relação ao contrato de transporte marítimo, firmado entre o segurado e ora recorrente.*” (AREsp nº 1.493.836, rel. Min. Marco Buzzi, DJe 07.08.19)

E segue o ministro com citações das quais faz parte a seguinte, de autoria agora da **Ministra Isabel Galotti**: “*A sub-rogação está restrita aos direitos materiais que emergem dos contratos salvaguardados pela cobertura securitária, não alcançando as prerrogativas subjetivas*” (CC 160.693-RJ, rel. min. MARIA ISABEL GALLOTTI, DJe 25.09.18)”

Nem seria correto dizer que a disposição arbitral, no caso de haver alguma, estaria pressuposta no direito que a seguradora vai exercer, porque esse compromisso é uma limitação, um defeito, um ônus do qual nada fala o art. 786 do Código Civil e que fica

⁸ RESp 1038607/SP - Relator Ministro MASSAMI UYEDA - TERCEIRA TURMA, j. 20/05/2008, DJe 05/08/2008

⁹ José Augusto Delgado in Comentários ao Novo Código Civil. Sálvio de Figueiredo Cerqueira (Coord.) Vol. XI, Tomo II. Rio de Janeiro: Forense, 2004, p. 365

¹⁰ Tratado de Direito Privado, 3ª ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984, T. XXIV, p. 293, § 2.963



obstado, mesmo nascido à vontade do segurado — e principalmente se o for —, pela ineficácia mais expressa e clara do §2^a: “*É ineficaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, em prejuízo do segurador, os direitos a que se refere este artigo*”.

É justamente como entende o **ministro João Otávio de Noronha** ao sustentar que “*a extensão da cláusula compromissória ao segurador sub-rogado implicaria restrição aos seus direitos por dificultar o exercício de ação, o que encontra óbice no § 2º do art. 786 do Código Civil.*”¹¹

Vejam os como ficou realmente a **ementa** da SEC 14.930:

PROCESSUAL CIVIL. SENTENÇA ARBITRAL ESTRANGEIRA CONTESTADA. AUSÊNCIA DE VIOLAÇÃO DA ORDEM PÚBLICA. IMPOSSIBILIDADE DE ANÁLISE DO MÉRITO DA RELAÇÃO DE DIREITO MATERIAL. FIXAÇÃO DA VERBA HONORÁRIA. ART. 20, § 4º, DO CPC/1973. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO DE SENTENÇA ARBITRAL ESTRANGEIRA DEFERIDO.

1. O controle judicial da homologação da sentença arbitral estrangeira está limitado aos aspectos previstos nos arts. 38 e 39 da Lei n. 9.307/1996, não podendo ser apreciado o mérito da relação de direito material afeto ao objeto da sentença homologanda.

2. Os argumentos colacionados pela requerida, segundo os quais "a tese de que o direito de sub-rogação da Seguradora é contratual, estabelecendo a transferência de direitos à Mitsui, é inválida, aos olhos da lei nacional, pois os direitos da seguradora impõem-se ex vi legis e não ex vi voluntate", bem como de que "a r. sentença proferida pelo Tribunal Arbitral, verdadeiro erro in judicando, produziu, com a devida vênia, aberração jurídica", são típicos de análise meritória, descabidos no âmbito deste pedido de homologação.

Como se vê, **nenhuma** palavra sobre cláusulas compromissórias de arbitragem. Afinal, o Superior Tribunal de Justiça não disse que a seguradora, em geral, estava obrigada a segui-las. A questão é que, de forma pontual, dois ministros acabaram comentando um pouco da sub-rogação.

Mas o precedente não era sobre estar o segurador sub-rogado sujeito ou não à cláusula compromissória de arbitragem. Isso é falso; e na verdade é uma criação publicitária de armadores que passaram a ostentar nos litígios não a decisão real, mas um rumor baseado numa manchete de jornal anterior à publicação integral do acórdão. A manchete surgiu em 15 maio de 2019:

¹¹ SEC 14.930/US, rel. min. OG Fernandes, CORTE ESPECIAL, julgado em 15.05.19, DJE 27.06.19, fls. 26



Seguradora se submete a cláusula arbitral assumida por segurados, define STJ

15 de maio de 2019, 14h58

Imprimir Enviar

Basta, contudo, consultar o site do Superior Tribunal de Justiça para ver que era impossível dar a notícia com a precisão merecida, pois o acórdão foi publicado somente em 27 de junho de 2019. Ou seja, um mês depois.

27/06/2019 06:00	Disponibilizada intimação eletrônica (Acórdãos) ao(à) MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL (300105)
27/06/2019 05:55	Publicado EMENTA / ACORDÃO em 27/06/2019 (92)
26/06/2019 20:44	Disponibilizado no DJ Eletrônico - EMENTA / ACORDÃO (1061)
26/06/2019 15:52	Ato ordinatório praticado - Acórdão encaminhado à publicação - Publicação prevista para 27/06/2019 (11383)
16/05/2019 10:05	Recebidos os autos no(a) COORDENADORIA DA CORTE ESPECIAL (132)

Mas isso não impediu os transportadores de fazerem um belo uso dessa imprecisão jornalística. O estrago já estava feito mesmo.

Algumas decisões passaram a estender os efeitos da cláusula compromissória de arbitragem ao segurador sub-rogado. O caso, porém, era sobre poder ou não o STJ ali intervir, após realizar-se a convenção arbitral, em discussão do mérito que lá se decidiu. Lendo a SEC 14.930 com atenção que o caso merece, via-se o relator mesmo dizer com a mais fulminante clareza:

“[...] não está firmando neste voto precedente sobre a ampliação ou a restrição dos direitos do sub-rogado em contratos de seguro, em função do disposto no § 2º do art. 786 do Código Civil, até porque este não é o objeto desta lide e nem a tanto se poderia chegar neste procedimento, cujo exame é restrito, como citado alhures.” (SEC 14.930/US, rel. min. OG Fernandes, CORTE ESPECIAL, julgado em 15.05.19, DJE 27.06.19, fls. 46/47).

Além da limitação formal própria a casos de homologação, convém destacar ainda algumas peculiaridades.

No caso que originou a SEC 14.930, o procedimento arbitral foi executado no exterior e o segurador dele efetivamente participou, produzindo provas, apresentando laudos, agindo como parte — ao passo que nos litígios comuns o segurador vem a juízo



justamente para dizer que recusa a sempre voluntária instituição de arbitragem. Lá o contrato era paritário; o contrato de transporte marítimo, por exemplo, é de adesão. E mesmo quando o transportador tenta se utilizar das mesmas disposições arbitrais, desta vez tomadas do contrato de afretamento, seria lícito responder-lhe: que teria a ver a posição da seguradora com cessão de uso de navios?

Verdadeiramente a discussão do órgão especial se dava em torno da homologação formal da decisão arbitral estrangeira, dos limites em que poderia atuar o próprio STJ, e nada mais. Se ali a decisão da câmara arbitral reconhecia a própria competência, correta ou incorretamente, se estendia as cláusulas compromissórias ao segurador sub-rogado, justa ou injustamente, disso não se pode concluir que o STJ tenha se manifestado a favor da medida tomada. A única coisa que a Corte fez foi dizer que, naquele momento, não poderia intervir — e só.

Não se pode dar à decisão em estudo o peso de precedente, muito menos aplicá-la aos casos de transporte marítimo internacional de carga. A diferença ontológica entre estes e os fatos que a geraram é tão gritante que se torna até mesmo incompreensível a confusão que afeta parte da comunidade jurídica brasileira na atualidade.

Compreende-se que advogados de armadores façam dela um uso enviesado; o que não se compreende é a aceitação desse uso por alguns órgãos jurisdicionais. A decisão não atinge casos outros que não o que a gerou, sendo especialmente inaplicável, ainda que comparativamente, em um litígio em que a arbitragem aparece como previsão unilateral, expressão da vontade de apenas uma das partes, sem que haja aceitação desimpedida.

Impor ao segurador sub-rogado a arbitragem que sequer pelo segurado foi efetiva e livremente aceita é ônus pesado e injusto, que desvirtua a natureza da própria arbitragem, da sub-rogação, e fere de morte a garantia constitucional do acesso à jurisdição, que não comporta renúncia tácita.

Muito aproveita lembrar que, ao demandar o ressarcimento, o segurador não defende apenas seus próprios e legítimos interesses, mas os do mútuo que representa, os de todos os seus segurados, quaisquer que sejam os painéis de seguro (princípio do mutualismo). Exatamente por isso que o exercício deste direito é, antes, um dever de que não se pode abrir mão.

A jurisprudência do próprio STJ, no final das contas, continua a mesma. O segurador não passa a obedecer ao contrato de transporte por conta da sub-rogação; não vira parte dele. Passa apenas a resguardar o crédito material, enquanto valor, enquanto prejuízo indenizado em razão de sinistro. Em suma: a cláusula compromissória de arbitragem ainda não se transmite pela sub-rogação. Continua a reger, se muito, apenas as questões



entre contratante do transporte e transportador. Nunca, sem anuência livre e expressa, entre segurador sub-rogado e transportador inadimplente.

VI

CONCLUSÃO

Tudo que começa tem que ter um fim e eis o deste modesto trabalho.

Desde a primeira linha ficou bem claro ao amigo leitor o propósito de defender a sub-rogação e a integralidade do ressarcimento em regresso.

Para tanto, nenhum esforço foi poupado e o texto se tornou extenso.

Por isso, abraçarei a síntese e concluirei na forma de tópicos.

Tópicos que tratam de Direito de Seguros, Direito de Transportes, Direito Civil e Direito Processual Civil.

Ei-los:

1. A sub-rogação do segurador é um fenômeno legal, sumulado pelo Supremo Tribunal Federal, que, como efeito do pagamento, garante-lhe buscar do causador do dano o valor integral da indenização ao segurado, vítima original.
2. Mais do que um direito, a busca do ressarcimento é um dever do segurador, um ato de lealdade ao colégio de segurados (princípio do mutualismo) e que se reveste de função social, já que protege a saúde do negócio de seguro.
3. A sub-rogação e o ressarcimento integral garantem a justa reparação do dano por parte do seu autor e o bem comum, devolvendo ao mútuo o valor indenizado.
4. Quando um segurador demanda contra um causador de dano é a sub-rogação que legitima sua pretensão, não o dano propriamente dito. Isso é especialmente relevante quando a causa do dano for um contrato inadimplido. O direito de regresso do segurador deriva da sub-rogação, não propriamente do contrato.



5. Em se tratando de transporte aéreo internacional, nem mesmo o Tema 210 de repercussão geral projeta efeitos em desfavor do segurador sub-rogado. Sua condição é especial e não se confunde com a do passageiro que teve sua bagagem extraviada. Decisões do próprio Supremo Tribunal Federal reconhecem a diferença entre o caso paradigma e os envolvendo seguradores sub-rogados na pretensão original dos seus segurados, donos de cargas.
6. A sub-rogação transfere do segurado ao segurador somente direitos e ações, jamais ônus, deveres e limitações. O direito-dever de ressarcimento em regresso não pode ser de forma alguma mitigado, ainda que minimamente. Dá-se isto pela ortodoxia do Direito e pela ordem moral, considerando-se a importância de preservação dos legítimos interesses do mútuo e a função social imbrincada no contrato de seguro.
7. No contrato internacional de transporte marítimo de carga, a cláusula que impõe a eleição de foro estrangeiro ou o procedimento arbitral é abusiva, portanto ilegal. Isto porque o contratante ou beneficiário do serviço de transporte não a negociou previamente, dada sua natureza adesiva. Ainda que válida fosse, seria ineficaz em relação ao segurador sub-rogado, já que ele não é parte na relação contratual. Obrigá-lo a tanto seria o mesmo que reconhecer violência jurídica: renúncia tácita à garantia fundamental constitucional de acesso à Jurisdição.
8. Ao segurador sub-rogado não se opõe qualquer norma contratual, ainda que válida, ou mesmo de índole legal que relativize o direito de ressarcimento em regresso integral, fruto direto da sub-rogação legal. O direito nasce com o pagamento da indenização e seu exercício há de ser sempre amplo e integral.
9. A decisão SEC 14.930 do órgão especial do STJ não é um precedente e tratou de forma muito específica um caso de arbitragem efetuada no exterior, cuja homologação no Brasil foi alvo de controvérsia. Não atinge todos os casos seguradores sub-rogados, muito menos os envolvendo temas de Direito de Transportes.
10. O exercício do ressarcimento em regresso tem que ser protegido pelo Poder Judiciário porque nele reside o espírito do Direito contemporâneo em proteger a vítima do dano ou quem legalmente lhe fizer as vezes. Nisto consiste também o reconhecimento da amplitude da sub-rogação e sua importância para a boa ordem econômico-jurídico-social.



Machado, Cremoneze
Lima e Gotas

advogados associados

SEGUROS desde 1970

Essas eram as considerações sobre duas figuras legais tão caras ao contrato de seguro que devem ser tratadas com especial cuidado pela Justiça.

Relativizar a sub-rogação e prejudicar o ressarcimento é a mesma coisa que referendar a conduta do lesador e jogar por terra todos os princípios gerais de Direito e os que dispõem sobre responsabilidade civil.

Na véspera do Dia da Independência de 2021

O autor é Advogado, Especialista em Direito do Seguro e em Contratos e Danos pela Universidade de Salamanca (Espanha), pós-graduado em Direito “lato sensu” e Mestre em Direito Internacional Privado pela Universidade Católica de Santos, acadêmico da Academia Brasileira de Seguros e Previdência, membro do Clube Internacional de Seguros de Transportes, membro efetivo da AIDA – Associação Internacional de Direito de Seguro, do IASP – Instituto dos Advogados de São Paulo e da IUS CIVILE SALMANTICENSE (Universidade de Salamanca), presidente do IDTBrasil – Instituto de Direito dos Transportes, professor convidado da ENS – Escola Nacional de Seguros, associado (conselheiro) da Sociedade Visconde de São Leopoldo (entidade mantenedora da Universidade Católica de Santos), autor de artigos publicados em revistas especializadas e de livros de Direito do Seguro, Direito Marítimo e Direito dos Transportes, e laureado pela OAB-Santos pelo exercício ético e exemplar da advocacia.