

A CARTA-PROTESTO EM TRANSPORTE MULTIMODAL E SEUS EFEITOS NA RELAÇÃO SECURITÁRIA

“Um otimista vê uma oportunidade em cada calamidade. Um pessimista vê uma calamidade em cada oportunidade”, disse muito bem Winston Churchill, e sua afirmação cabe muito bem a este ensaio.

É com esse otimismo que ousamos escrever sobre tema sensível, crispado, visando a equilibrar os interesses do segurado, dono de carga, e garantir a efetividade do ressarcimento em regresso do segurador contra o transportador protagonista de dano.

O ressarcimento em regresso é um direito e um dever do segurador. Um ato de lealdade ao colégio de segurados que é reflexamente positivo para o tecido social. Garante, a um só tempo, a saúde do negócio de seguros e impede o causador de dano (autor de ato ilícito) de ficar desonerado da reparação do prejuízo ou indevidamente beneficiado em virtude da previdência de outrem.

Quando o Direito de Seguros se relaciona íntima e diretamente com o Direito de Transportes e o foco é o ressarcimento em regresso da carteira de seguro de transportes, há que se ter em mente a união de vontades, a comunhão de interesses, entre segurado e segurador, sendo o transportador o adversário.

Todos os atos, protocolos, procedimentos e todas as inteligências – desde que não se subverta jamais a lógica e a ontologia do contrato de seguro – têm que ser empregados para a busca do ressarcimento contra o transportador, evitando ao máximo situações de conflito entre segurador e segurado.

Quanto mais segurado e segurador se compreenderem mutuamente, agindo em parceria e com elevado espírito de colaboração recíproca, mais chances o segundo terá de obter o devido ressarcimento, beneficiando todo o mútuo, e o primeiro de receber a indenização esperada.

É uma situação em que ambos ganham e o negócio de seguro agradece. Por isso, não pode a carta-protesto ser obstáculo nessa relação, muito menos *uma espada de Damocles*, seja a um, seja a outro. Ao contrário, que o segurado garanta ao segurador, que é seu escudo, a entrega da lança com a qual combaterá o transportador na arena do ressarcimento.

Se há um assunto que no exercício do Direito de Transportes gera problemas, é exatamente este. Problemas que se dilatam quando o exercício se dá à sombra do Direito de Seguros.

Damos um testemunho e nosso testemunho é fiel: não há um dia em que não somos consultados por excelentes profissionais do mercado segurador¹ sobre a carta-protesto.

A ideia deste ensaio, aliás, nasceu de uma consulta que muito nos instigou a refletir sobre um ponto específico: os efeitos jurídicos da carta-protesto na relação de seguros.

Esperamos ajudar na solução das dificuldades profissionais e operacionais cotidianas, sendo esta esperança a maior das motivações. Nossa abordagem será simples, sumária e, em boa-fé acreditamos, defensável.

Longe de nós a pretensão de exaurir o assunto ou de nele portar a verdade absoluta. Nossa opinião é passível de contradita e pode no futuro até ser revista, mas hoje espelha o que realmente acreditamos e que afirmamos a partir da experiência profissional, das decisões judiciais mais recentes, da lógica jurídica e de boa parte da literatura do Direito de Transportes e do Direito de Seguros.

Feitos estes esclarecimentos iniciais, passemos ao assunto.

Embora, em tese, o protesto² não tenha verdadeiramente qualquer indício de controvérsia, ao menos em sua redação legal, alguns exercícios operacionais, entendimentos doutrinários e decisões geraram debate acerca da sua aplicação prática.

O protesto é previsto no artigo 754 do Código Civil:

Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Parágrafo único. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.

Trata-se da maneira mais comum utilizada pelos destinatários para denunciar o dano e resguardar seus direitos. O instrumento diretamente encaminhado, na forma de carta (daí a expressão carta-protesto), muito embora a lei não exija alguma em especial.

¹ Nota: quando falamos “mercado segurador” falamos não apenas das seguradoras (para quem prestamos serviços), mas todos os seus protagonistas: segurados, corretores de seguros, comissários de avarias e reguladores de sinistros, além de alunos de cursos de Direito de Seguros.

² Nota: protesto, protesto do recebedor e carta-protesto são rigorosamente a mesma figura, a do art.754 do CC. Herdeiros profissionais do saudoso advogado **Rubens Walter Machado**, preferimos “protesto” (a palavra de que ele fazia constante uso). Tradição que não nos impede de chamá-lo de carta-protesto, termo muito usado pelo mercado segurador.

Desde já afirmamos: não há forma específica para o protesto, e qualquer uma que exteriorize o dano na coisa transportada basta para atender à exigência legal e derrubar os efeitos da decadência.

Em um riquíssimo diálogo com um colega, excelente processualista, cujo nome não citamos apenas por delicadeza (já que se tratou de contato informal), ouvimos algo que muito nos impressionou e que entendemos ser importante compartilhar: *“A decadência pressupõe inércia do titular do direito. Se esse titular demonstra não ter sido inerte em relação à “carta” protesto, me parece que esse pressuposto para o reconhecimento severo da perda do direito não pode ser aplicado de maneira quase absoluta. O direito é relativo. Quanto à forma, smj, a lei não estabelece um meio próprio. Daí porque qualquer meio previsto na lei ou moralmente admissível, penso que pode ser utilizado. Os usos e costumes do mercado e da sociedade de maneira geral acho que também pode ser levado em conta. Discussão – no campo prático – sempre existirá, como é o exemplo do AR (...).*

Impressionou-nos porque sempre defendemos, em livros, peças forenses, artigos e ensaios, a flexibilização da instrumentalidade da carta-protesto, sendo a opinião desse colega convergente à nossa. Sobretudo, causou impacto a frase inicial sobre o rompimento da inércia do titular do direito. De fato, se algo é feito, seja o que for, bastante será para afastar a decadência, pois o espírito do Direito é sempre o de preservar direitos, nunca o de os mitigar.

Vivemos no tempo da quarta revolução industrial, da era digital, e não mais se sustentam interpretações do Direito distanciadas do que é fundamentalmente justo para premiar o excesso de formalismo, o formalismo pelo formalismo. Forma é importante, sem dúvida, mas jamais pode se sobrepor à substância.

Por isso, sem descartar riscos de fundamentos judiciais diversos, há muito defendemos que alguns instrumentos e documentos podem substituir o protesto e que qualquer meio, inclusive os eletrônicos (ainda que despidos de algum rigor certificante a mais), é válido e eficaz para registrar o incumprimento da obrigação de transporte, a condição de danador do transportador. Como bem disse nosso colega: o que realmente importa é o rompimento da inércia do interessado para ferir letalmente a decadência.

Tomamos, para terminar este raciocínio, a famosa sentença de **Fray Luis de Leon**³, que se tornou o lema oficial da famosa Universidade de Salamanca *“Decíamos ayer. Diremo mañana”*. Sim, dizíamos ontem e diremos amanhã. Só mudaremos o entendimento se a jurisprudência assim nos obrigar, pois a arte da prudência há de ser querida pelo advogado mais do que o carisma da determinação. A convicção acadêmica não é mais do que a realidade prática, nem a arrogância pode se disfarçar de confiança.

³ **Fray Luis de Leon** viveu no século XIV e foi um dos mais importantes professores da Universidade de Salamanca. Religioso da Ordem Dominicana, radicado no famoso Convento de San Estéban (Salamanca), espanhol, foi teólogo, astrônomo e um grande precursor do que hoje se conhece como Direitos Humanos. Famoso poeta do renascentismo espanhol, dedicou sua vida à fé e ao magistério. Foi consultado para a formação do Calendário Gregoriano, instituído pela Igreja e em pleno uso.

Sigamos adiante e avencemos, pois, ao coração do nosso propósito.

Não serão citados aqui os casos de transporte aéreo e rodoviário, uma vez que:

No transporte aéreo, o transporte detém o MANTRA, que é avalizado pelo próprio transportador aéreo, já lhe dando ciência de eventuais avarias;

No transporte rodoviário, o Boletim de Ocorrência ou ressalva no Conhecimento de Transporte já supre a necessidade de protesto, uma vez que são direcionados ou até mesmo emitidos pelo transportador.

Resolvemos delimitar o campo de interesse porque não queremos ampliar muito este conteúdo, e desses assuntos já tratamos em oportunidades anteriores, sendo de longa data nosso entendimento de que o Mantra, o Termo de Faltas e Avarias e o Boletim de Ocorrência podem e devem fazer as vezes do protesto, isso mesmo antes do art. 754 do Código Civil, quando a regulação se dava pelo Código de Processo Civil.

Nosso objetivo é tratar das faltas e avarias parciais ocorridas em **transporte multimodal**, terminado ou realizado no Brasil, já que a regra legal brasileira não pode de modo algum projetar efeitos jurídicos no exterior e o interessado não é obrigado a se valer de figura análoga no Direito estrangeiro.

Diz-se isso pois, no ramo de seguro de transporte internacional, grande parte dos riscos cobertos está relacionada a esse modo de transportar.

Dessa maneira, a carga, quase sempre acondicionada no interior de um contêiner, não pode ser diretamente analisada até que ocorra a desova.

O problema é que a desova geralmente ocorre após três ou mais etapas logísticas, o que dificulta a identificação do momento efetivo e do causador do dano. Em alguns casos aparentemente extrapolando o prazo decadencial de 10 dias, se contados desde a emissão do Termo de Faltas e Avarias (TFA) após a primeira etapa logística, ou do Mantra se a principal perna do transporte for a aérea.

Na toada do momento da carta protesto, no sentido teórico, o prazo deve ser contado a partir da efetiva identificação das avarias por parte do seu dono, o interessado.

Sem embargo aos que defendem o início da contagem a partir do TFA ou do Mantra, pensamos que a melhor forma de encarar o início da contagem do prazo é pelo instante em que o dono da coisa (da carga) passa a ter seu domínio fático, sua posse direta. Salvo engano, é o que entende a jurisprudência.

Não estamos de modo algum a nos contradizer, mas a separar realidades. Uma coisa é aproveitar um TFA ou um Mantra, sobretudo em um transporte multimodal, para corporificar o protesto do recebedor em um litígio de ressarcimento em regresso de

segurador sub-rogado contra transportador⁴; outra é a contagem do prazo de dez dias para a emissão da carta-protesto, pelo interessado, no caso de avaria ou de extravio parciais não perceptíveis à primeira vista.

Isso não é casuísmo jurídico, e sim colocar as coisas nos seus devidos lugares, dar-lhes os pesos e as medidas corretos, solucionar problemas concretos, preservar direitos, imputar responsabilidade aos causadores de danos e buscar soluções que conciliem e confluem para o bem comum dos donos e seguradores de cargas, vítimas dos transportadores desidiosos.

Se acaso isso for considerado contradição, o que não é, buscamos socorro em **José Ortega y Gasset**, que, tratando dos homens e suas contradições, indagou: qual não as tem? Mas, em verdade, não se pode falar em contradição quando as razões ônticas são absolutamente distintas, assim como distintos são os efeitos jurídicos pretendidos.

Que não se diga que estamos a desprestigiar o entendimento segundo o qual se inicia a contagem do prazo de apresentação da carta-protesto a partir da emissão do TFA ou do Mantra, pois seria injusto e errado. Reconhecemos a validade desse entendimento e lhe rendemos homenagens, até porque ancorado na teoria da causa plausível. O entendimento é garantista, revestido de bons argumentos, e prima pela cautela. O que defendemos – insistimos, visando à conciliação de interesses dos protagonistas da relação de seguro, à primazia do bem comum – é um olhar fundado mais nos fatos, sem prejuízo efetivamente concreto ao ressarcimento em regresso.

Ora, se o TFA e Mantra são emitidos, na maioria das vezes, para garantir direitos e são entregues ao transportador marítimo e ao transportador aéreo (se não entregues, ao menos disponibilizados para pleno conhecimento), a decadência já se encontrará afastada, pois, segundo a jurisprudência atual, dominante, tipificam protesto do recebedor.

Com isso não queremos dizer que o interessado, dono da carga (segurado), não tenha que ter o cuidado de apresentar o protesto, mas que o pode fazer quando da desova, do efetivo conhecimento do dano. Repetimos: uma coisa é aproveitar TFA e Mantra em pleitos regressivos contra transportadores, outra é antecipar, ainda que em nome da segurança máxima, o prazo de dez dias.

Essa antecipação, ainda que compreensível e nada condenável, costuma gerar atritos entre os atores da relação de seguro e é causa de muitos transtornos. Nosso objetivo é mostrar que existe opção, testada e aprovada com o selo jurisprudencial.

Evidentemente que não podemos afiançar que sempre será esse, em todos os casos, o posicionamento da Justiça, mas podemos afirmar que a linha de argumentação é boa e

⁴ Postulando por seguradores de cargas já conseguimos vitórias judiciais sem a presença do protesto. Nessas ocasiões, o Poder Judiciário decidiu que o art. 754 do CC não é oponível ao segurador porque seu direito não deriva do contrato de transporte, mas da sub-rogação legal. Se o segurador entendeu por pagar a indenização de seguro, o direito de regresso não lhe poderia ser recusado por contra de norma presente no título do CC destinado ao Contrato de Transporte.

que, por enquanto, é vencedora. O número de vitórias supera em muito o de derrotas. Urge lembrar ainda o princípio da razoabilidade para a contagem do prazo quando do efetivo conhecimento do dano, pois é só neste instante que realmente se sabem o que foi danado (avariado ou extraviado) e a quantificação, sendo a carta-protesto corretamente direcionada a quem de direito e com o conteúdo preciso.

Em casos multimodais convém ainda dizer que a carta-protesto pode ser dirigida apenas ao operador logístico, contratado pelo embarcador ou consignatário (segurado). Bastará. É com este que o dono da carga tem relação imediata, vínculo jurídico. Uma vez protestado, toda a cadeia de transporte, todos os partícipes estarão devidamente protestados, pouco importando em que momento exato aconteceu o dano e qual deles foi seu causador de fato.

Se o operador não for o protestado, seja lá por qual razão, o protesto enviado ao último transportador a todos aproveitará, pois foi com este que o dono da carga teve o efetivo contato ao recebê-la. Em se tratando de transporte único, o protesto contra um vale juridicamente contra todos.

Em favor desse entendimento fica o fato de que, por muitas vezes, quando da emissão do TFA pelo operador portuário ou terminal (ou do Mantra, pelo aeroporto) até a efetiva desova do contêiner, decorre um tempo maior do que os 10 (dez) dias previstos no art. 754 do Código Civil. Um tempo que dificulta a viabilização do protesto e o faz mais virtual do que real, já que se protestará sem o pleno conhecimento do dano. Voltamos a insistir: isso é perfeitamente válido, legítimo, em um pleito de ressarcimento em regresso, mas talvez oneroso demais para a fluidez da relação securitária.

Todo caso deve ser analisado individualmente e de acordo com suas particularidades. Todavia, podemos estabelecer um padrão comportamental a fim de diminuir atritos entre os protagonistas do negócio de seguro e não prejudicar o direito de regresso do segurador contra o transportador.

Pensando nisso, e sem desmerecer procedimentos e entendimentos contrários, temos, em suma, que convém contar o prazo de apresentação da carta-protesto no ato de verdadeiro conhecimento do dano, quando a carga passar ao domínio do seu dono e que o protesto feito contra um dos atores da cadeia logística – preferencialmente o agente logístico, sendo porém perfeitamente aceitável contra o último dos transportadores – a todos aproveita, não se falando em decadência se, depois, quando da regulação do sinistro, se descobrir que o causador de fato foi X, na etapa Y, sendo que o protestado foi W.

Por mais que se defenda que a emissão de TFA ou de Mantra seja motivo plausível, nos parece que a data do efetivo conhecimento do dano é muito mais, porque se ampara em elementos do sítio do ser, não mais do dever-ser.

É possível que um documento informando uma ocorrência incomum deva ser interpretado como motivo plausível? Sim, é possível. Pode-se negar pagamento de indenização de seguro se o interessado não efetuar o protesto em dez dias contados da

emissão do TFA ou do Mantra. Sim, é possível, em que pesem os flancos dessa posição em caso de litígio de cobrança. Em Direito, ciência essencialmente dialética, muitas coisas são possíveis. Não obstante, talvez não sejam as melhores soluções quando se busca a harmonização plena das relações de seguro.

Sempre em nome dessa busca, conhecendo intimamente as necessidades de todos, não comprometendo minimamente nossa condição de advogados dos seguradores, mas desejosos de resolver problemas em nome do bem comum, é que – repetindo manifestações anteriores – afirmamos, com segurança, que é possível desmarmorizar o trato da carta-protesto, aplicando um critério muito razoável para o início de prazo de contagem e considerando que o protesto formalizado contra um dos atores da cadeia de transporte vale para todos.

A posição da Justiça é nesse sentido porque o texto legal é bastante direto. Por mais que exista – e infelizmente existe – visões estereotipadas sobre os seguradores e por mais que o Direito de Seguros não seja exatamente o mais conhecido e profundamente debatido, não se pode exigir o que vai além das necessidades, da ontologia, daquilo que realmente se impõe.

Por isso o dono da carga não pode sofrer prejuízo se não protestar antes de a receber e de conhecer o dano, e apenas se concentrar naquele com quem tem vínculo jurídico ou que lhe fez fisicamente a entrega. Do mesmo modo, ao exercer seu direito de regresso contra o transportador, o segurador sub-rogado não pode ser negativamente implicado por causa de uma figura legal que não lhe diz respeito.

E o segurador não pode ser prejudicado porque sua importância social é muito maior do que se imagina. Diferente do que muitos pensam, não se trata de um poderoso agente econômico que, vivendo em um oceano de ilimitada riqueza, simplesmente dispõe ativos para arcar com os prejuízos suportados por seus clientes.

Pelo contrário, o segurador pode se enquadrar em uma espécie de administrador do valor depositado em um fundo mútuo por parte de seus segurados. A diferença é que lhe pertence o valor remanescente e não gasto, e não o montante geral. O negócio de seguro é muito sério, extremamente regulado e observado de perto pelo Estado. Por força do princípio do mutualismo, um segurador não é apenas ele mesmo, mas é também o colégio de segurados que lhe hipoteca confiança e recursos.

Todo o valor pago pelo segurado a título de prêmio é destinado a um fundo para o qual são transferidos e administrados zelosamente. O valor disposto neste fundo é utilizado para custos internos da seguradora e para o pagamento das indenizações pelos sinistros que ocorrerem. Quando realmente se conhece isso, caem os estereótipos imerecidos, inflacionados, e se passa a conhecer e a admirar os seguradores, muito provavelmente os que mais retornam à sociedade benefícios hauridos de suas atuações.

Por tudo isso o valor do prêmio muda a cada ano. De acordo com o número de sinistros do ano anterior, o segurador pode entender que o valor do mútuo deva aumentar, a fim de arcar com os futuros sinistros ou cobrir o déficit do último exercício. Tudo é feito com

muito escrupuloso e imantado de interesse social. Daí a importância das boas relações com todos os participantes das relações de seguro e de se preservar a saúde do ressarcimento sem excessiva onerosidade na dinâmica diária, operacional.

O direito de buscar o ressarcimento contra o transportador (contra qualquer causador de dano que gere indenização de seguro)⁵ é importante para o cálculo atuarial e configura um direito irrenunciável. Costumamos dizer que mais do que um direito é um dever, um ato de fidelidade ao mútuo e de respeito à sociedade, já que a saúde do negócio de seguro lhe interessa.

Desta maneira, a seguradora não é uma parte comum aos olhos do Direito e não pode ser minimamente prejudicada na busca do ressarcimento por questões ou elementos que não são diretamente vinculados à índole de sua atuação. E da mesma forma que o Poder Judiciário tem tratado de modo muito desengessado o tema da carta-protesto, prestigiando o pleito de ressarcimento, os seguradores podem adotar, com bastante criteriosidade e segurança, procedimentos um pouco mais flexíveis, sem jamais prejudicar seus legítimos interesses ou mitigar seu direito de recusa de pagamento de indenização, já que, vale muito insistir, ela não defende só a si mesma, porém todo o mútuo que intimamente a circunda.

Sobre o não prejuízo ao segurador sub-rogado, há o excelente o voto do ilustre Desembargador Vicentini Barroso, disposto na apelação cível 1114434-83.2017.8.26.0100, bem representativo da jurisprudência que a cada dia ganha mais tônus muscular:

“Por outro lado, não se operou a decadência no caso concreto, pois, como salientado na sentença, o parágrafo único do artigo 754 do Código Civil é claro ao dispor no sentido de ser cabível ao destinatário final da mercadoria denunciar o dano em até dez dias a contar da entrega, para assegurar o respectivo direito de ação contra o transportador, nada afirmando a lei sobre a seguradora, a qual não seria a destinatária final da mercadoria

Digamos em alto e bom tom: isso não significa a morte da carta-protesto nem desonera o interessado, o dono da carga (segurado), de dever algum. Quem assim afirma comete gravíssimo erro, difundindo posição temerária, e assume o risco de prejudicar as relações securitárias. O que afirmamos – e não autorizamos ninguém a distorcer nossas palavras ou delas fazer uso enviesado, indevido – é: se por algum motivo um caso concreto carecer de protesto, ou ele for efetuado de forma não ortodoxa, o direito de regresso poderá ser preservado.

⁵ Código Civil - 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.

Se o segurado não se esforçar minimamente, vencendo a comentada barreira da inércia, competirá ao segurador decidir se pagará ou não a indenização. Que a Justiça determine se o ato do segurado prejudicou o direito de regresso do segurador e se a recusa foi justa. A Justiça, ninguém mais. Aqui, diante da nossa missão de resolver problemas e defender o ressarcimento em regresso, o que advogamos são posições muito bem definidas e a impossibilidade de o segurador sub-rogado ser prejudicado por conta daquilo que não é do seu domínio direto e se deita em regra legal que não lhe pode ser oponível.

Sempre prevalecemos com essa argumentação? Não. Logo, algum grau de risco existe e existirá sempre (daí o erro e a temeridade de quem despreza a importância da carta-protesto). Os insucessos, como afirmamos antes, são em quantidade muito pequena quando confrontada com os sucessos, de modo que nos sentimos autorizados moralmente a defender tudo o que defendemos neste ensaio, cujas letras foram aquecidas pelo fogo abrasador do exercício profissional, da prática do Direito, que é sem dúvida o melhor dos professores e o mais autorizado dos doutrinadores.

Nessa toada, lembrando sempre que pela sub-rogação somente os direitos são transferidos do segurado ao segurador – jamais qualquer ônus ou encargo –, entende-se que este não pode ser prejudicada por atos daquele. Nem mesmo os que são considerados válidos e eficazes projetam efeitos aos segurados se implicarem prejuízo ao amplo exercício do ressarcimento em regresso.

Em uma ótica distante, ora escrita como esforço retórico na condição de parte sub-rogada, a seguradora pode – grosso modo – se confundir com um terceiro de boa-fé, razão pela qual jamais lhe serão impostos prejuízos por atos alheios a sua vontade.

O Direito atual mudou o foco da responsabilidade civil. O que se tem como veraz e necessário são a proteção da vítima e a punição rigorosa do autor de ato ilícito, do causador do dano, especialmente quando manejador de fonte de riscos, como é o transportador. Daí todo o entendimento construído em desfavor da decadência e a favor daquela que acreditamos ser justa e equilibrada aplicação fenomênica do art. 754 do Código Civil.

Ainda se derramarão rios de tinta e gotas de suor para demonstrar a efetiva diferença entre uma parte comum e um segurador sub-rogado, mas o esforço é recompensador e há de ser constante. Uma guerra ainda longe de ser vencida, mas com grandes avanços em pequenas batalhas. E esta guerra tem como um dos seus campos de luta aquele sulcado pelo protesto do recebedor. Nosso objetivo é proteger os aliados dos seguradores e ao menos tempo garantir, diante das adversidades do mundo, o ressarcimento em regresso.

No plano ideal protestar contra o transportador e contra todos os atores da cadeia de transporte, antes mesmo de se conhecer o dano completa e verdadeiramente, é o melhor dos mundos. Mas no plano real as coisas são diferentes, razão pela qual a adaptação, palavra que se confunde com a história da civilização, é absolutamente necessária. E se esta adaptação é consistente e substancial, há de ser empregada a

fim de alinhar, ainda que às avessas, a realidade ao ideal, contentando a todos e garantindo o êxito dos ressarcimentos.

Terminamos enfatizando que os argumentos aqui expostos são dirigidos ao transporte multimodal, ponto. Ao sucessivo até se pode aproveitar muita coisa, mas com devidos e imprescindíveis ajustes. Isto, porém, é tema para outro ensaio.

No inverno de 2021

Segundo ano da pestilência do Covid-19

Carlos Alberto dos Santos Júnior é membro do Escritório Machado, Cremonese, Lima e Gotas - Advogados Associados.

Paulo Henrique Cremonese, advogado, especialista em Direito de Seguros pela Universidade de Salamanca (Espanha), mestre em Direito Internacional Privado pela Universidade Católica de Santos, acadêmico da Academia Nacional de Seguros e Previdência, membro do CIST – Clube Internacional de Seguro de Transportes, membro efetivo do IASP – Instituto dos Advogados de São Paulo, membro da *Ius Civile Salmanticense* (Espanha), autor de livros de Direito de Transportes e de Seguros.