

O CDC nos litígios de ressarcimento entre seguradores e transportadores: decisão do STJ reanima o antigo debate

*Paulo Henrique Cremonese**

Vinte anos atrás postulei, em defesa de segurador sub-rogado, uma ação regressiva de ressarcimento contra transportador marítimo. Foi o pano de fundo o sinistro do navio DG Harmony, em 1998, a bordo do qual todas as cargas se viram atingidas por explosões e engolidas pelo incêndio. O navio viria a afundar.

Ajuizada a ação, soube-se que, nos Estados Unidos, um litígio judicial apontava problemas com a produção de certo produto químico. Todo um lote estava comprometido, e se encontrava no DG Harmony justamente um contêiner com o produto instável.

Especulou-se que o produto causara as explosões e incêndio, pois, segundo os dados do litígio americano, apresentava desequilíbrio molecular. No litígio brasileiro, o transportador alegava força maior, causa excludente de responsabilidade.

Para combatê-la, afirmei que a causa derradeira do sinistro não foi o vício do produto, e sim o grave erro operacional do transportador. Motivo da afirmação: o contêiner havia sido indevidamente estivado. Tratando-se de carga perigosa, correto seria alocá-lo no convés do navio, em ponto de fácil alijamento, preparado à hipótese de eventual problema.¹

Mas não. Estivou-se o contêiner no porão onde passava a serpentina de aquecimento do combustível.

A linha de argumentação encaminhava-se para afirmar que o vício do produto seria concausa, não causa fundamental do evento danoso. A causa, repita-se, foi o erro operacional do transportador marítimo (que estivou o contêiner no único lugar onde não poderia). Assim, além da presunção legal por descumprimento de obrigação de resultado, havia a responsabilidade objetiva por manejo de fonte de risco (art. 927 do Código Civil)². E culpa grave.

¹ A despeito do desequilíbrio molecular (vício de produção), o tipo de carga era fundamentalmente perigoso, razão pela qual deveria ser tratada de modo especial pelo transportador. Contêiner com carga perigosa, sensível, é identificado com marcações específicas e facilmente visíveis, justamente para ser estivado em lugar propenso ao alijamento (ato pelo qual a carga é lançada no mar, deliberadamente).

² Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

O transportador não observou o dever geral de cautela (art. 750 do Código Civil)³ e o que se entende por cláusula de incolumidade, um dever da *Lex Ars* do transportador.

Em que pesem os esforços, infelizmente prevaleceu a tese do transportador: a força maior. Consola-me saber que, fosse diferente a decisão e procedente a pretensão de ressarcimento em regresso, o reembolso não seria possível, pois o transportador faliu, e não foi sucedido por ninguém. Isso, claro, não altera o amargor da derrota.

Pouco tempo faz que o Superior Tribunal de Justiça solucionou do caso a última questão pendente.

O objetivo deste breve comentário não é ilustrar o caso, o suporte fático ou a aplicação do Direito. Nem mesmo questionar a decisão da Justiça; ainda que eu tenha convicção sobre a responsabilidade civil do transportador marítimo.

Quero apenas destacar um fundamento específico da decisão monocrática do Ministro Marco Buzzi, que rejeitou o Recurso Especial⁴ interposto por meu representado, o segurador sub-rogado, e ratificou a ementa do Acórdão:

2. A presente lide é regida pela legislação consumerista, devendo a Embargada responder objetivamente, independente da existência de dolo ou culpa, pelos danos causados em decorrência da falha da prestação de seus serviços, *ex vi* do art. 14 do Código de Defesa do Consumidor.

3. Contudo, ainda que a responsabilidade seja analisada sobre o enfoque do Código de Defesa do Consumidor, no presente caso, a Embargada permanece sem o dever de indenizar pelos danos ocorridos, ante a presença da excludente de responsabilidade do inciso II, do §30, do art. 14, do Código de Defesa do Consumidor.

Ao manter a ementa proferida pelo Tribunal de origem, o Ministro Buzzi, entenda-se, o Superior Tribunal de Justiça, reviveu um assunto então resolvido: a incidência da legislação consumerista nas disputas judiciais envolvendo danos no transporte de carga.

Por que digo a palavra “reviveu” e a expressão “então resolvido”?

Faz algum tempo que o próprio Superior Tribunal de Justiça se posicionou contra a incidência do CDC em casos do gênero. Para melhor entender o peso da decisão, convém expor-lhe o contexto.

Até os primeiros anos da década passada, eu defendia a aplicação do CDC nos litígios contra transportadores por descumprimento da obrigação de transporte. Acadêmica e profissionalmente. Meu escritório foi um dos primeiros a defender a tese consumerista em benefício do pleiteante de reparação civil contra o transportador causador de dano.

³ Art. 750. A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa quando ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

⁴ RECURSO ESPECIAL Nº 1395699 - AM (2013/0247203-5)



Transporte é modalidade de prestação de serviço, logo ato jurídico submetido ao teor da lei do consumidor.⁵ O consignatário da carga é o destinatário final do serviço de transporte. O serviço, não a carga, é o nexos de causalidade do selo consumerista.

Então, o dono da carga, credor da obrigação de transporte, ajusta-se perfeitamente ao conceito de consumidor, enquanto o transportador ao de fornecedor (de serviço). O status de consumidor, diga-se desde já, seria transferido ao segurador por meio da sub-rogação, a teor do art. 786 do Código Civil⁶ e da Súmula 188 do Supremo Tribunal Federal⁷.

Pela sub-rogação passam-se os direitos e ações. E, enfatize-se, transferência de direitos e ações que não implica deveres e ônus prejudiciais ao pleno exercício do ressarcimento, como determina o seu §2º⁸.

Além disso, pode-se sustentar que o parágrafo único do art. 2º do CDC autoriza o uso, pelo segurador sub-rogado, da legislação especial porque cabível e correta sua justaposição ao conceito de “coletividade de pessoas”, ainda que de modo muito específico: *Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.*

Razões não faltam para considerar o consignatário da carga, destinatário final do serviço de transporte, consumidor direto, e o segurador sub-rogado, consumidor por derivação ou equiparação.

Por isso, durante muito tempo advoguei a tese da aplicação do CDC nos pleitos de ressarcimento em regresso de seguradores sub-rogados contra transportadores de cargas, especialmente os marítimos. Inicialmente, e por um bom tempo, ela foi agasalhada. Decisões monocráticas e colegiadas a reconheceram e aplicaram.

Com o passar do tempo, a tese perdeu fôlego, e começaram a vir decisões em sentido contrário.

No meio tempo, o novo Código Civil foi promulgado e sua vigência tornou desnecessário o constante socorro ao CDC. Ele, o Código Civil, era e é mais do que bastante para defender os direitos e interesses dos donos de cargas contra os transportadores.

Meu escritório deixou de alegar sua incidência nos debates jurídicos, e eu expus a nova situação na quarta edição, revisada e atualizada, do meu modesto livro *Prática de Direito Marítimo*.

⁵ Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

⁶ 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.

⁷ Súmula 188. O segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até ao limite previsto no contrato de seguro.

⁸ §2º É ineficaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, em prejuízo do segurador, os direitos a que se refere este artigo.



Sem abandonar de vez a tese, por considerá-la boa e correta, deixei-a de lado, vergado aos ventos da jurisprudência. Enfim, de defensor do CDC nos litígios envolvendo Direito de Transportes, passei a lhe ser indiferente, quase contrário.

Por prudência, não esconjurei a tese nem a retirei das páginas do meu livro. Mantive-a, sem entusiasmo, no plano acadêmico, e a dispensei no plano prático, profissional.

Eis que, para minha surpresa, o Superior Tribunal de Justiça a reviveu.

O caso é de longa data. A decisão colegiada, que bisou a monocrática, foi proferida em um momento em que a tese consumerista estava no auge, por assim dizer.

O fato de não se haver corrigido a ementa, de não haverem acrescido de ressalva quanto ao uso da legislação consumerista, autoriza dizer que a Corte Superior, por meio de um dos seus mais ilustres membros, a trouxe de volta ao campo jurídico.

Em outras palavras: pelos fundamentos da decisão do Ministro Buzzi, a inter-relação entre Direito do Seguro, Direito de Transportes e Direito do Consumidor é novamente reconhecida, ainda que reflexamente, e alvo de atenção. Merece o assunto, no mínimo, ser rediscutido.

Esta leitura é feita com base nos fundamentos da decisão que rejeitou o Recurso Especial.

Na parte sua dispositiva, a decisão lembra que o CDC foi parte da pretensão recursal do segurador sub-rogado: *“(ii) art. 14 da Lei 8.078/90, sob o fundamento de que o local da estiva do contêiner, escolhido pelo preposto da recorrida, foi a causa preponderante do sinistro. Afirma existir pelo menos culpa concorrente. Pontua, ademais, que os importadores que possuíam mercadorias a bordo do navio “DG HARMONY” não podem ser penalizados pelo recebimento de carga explosiva, estufada de forma incorreta. Alega, ainda, que uma informação equivocada prestada pelo exportador não enseja a irresponsabilidade da recorrida;”*.

E embora a solução não tenha sido a que pretendia o segurador sub-rogado, recorrente, não foi refutada a incidência do CDC no litígio de ressarcimento em regresso contra o transportador marítimo: *“Concluiu, portanto, que diante da existência de fatos aptos a romper o nexo de causalidade entre a conduta da ora recorrida e o dano experimentado, não seria possível a responsabilização desta, ainda que aplicadas as regras dispostas no CDC.”*

Considerando que, na decisão recorrida, a turma julgadora do Tribunal de origem acolheu expressamente a aplicação do CDC, é certo entender que a palavra “ainda” não se traduz como condicionante de dúvida, mas ênfase de afirmação.

A interpretação que aqui se defende é a de reconhecimento da aplicação da legislação consumerista, de tal forma que onde se lê “ainda que aplicadas as regras dispostas no CDC”, deve ser lido: “aplicam-se as regras dispostas no CDC”.

O “ainda” foi usado no fundamento judicial para destacar a fortuidade e o rompimento do nexo de causalidade, os quais nem mesmo a legislação especial e protetiva é capaz de desprestigiar quando incidentes.



Por isso tudo é que se afirma que a aplicação do CDC, nos litígios de ressarcimento em regresso contra transportadores de cargas, foi revivida, e a tese que antigamente a amparava, revigorada.

Se vingará ou não, se mudará ou não os rumos da jurisprudência, é difícil dizer, mas que será protagonista de novos e acalorados debates, disso não se pode duvidar.

A importância da sua reintrodução é grande. Ajudará, e muito, nos debates envolvendo cláusulas contratuais abusivas, como as que dispõem sobre limitação de responsabilidade e imposição de foro estrangeiro ou arbitragem. Auxiliará ainda em outros debates, temas polêmicos, como a consideração ou não do roubo como causa legal excludente de responsabilidade e a modulação de precedentes.

Rios de tinta correrão, em meio a horas mal dormidas, mas para o bem dos donos de carga brasileiros e seus seguradores, ressurge uma poderosa arma para a batalha cotidiana. Ainda bem.

*O autor é advogado, Especialista em Direito do Seguro e em Contratos e Danos pela Universidade de Salamanca (Espanha), Mestre em Direito Internacional Privado pela Universidade Católica de Santos, acadêmico da Academia Brasileira de Seguros e Previdência, diretor jurídico 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 IDT – 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 livros de Direito do Seguro, Direito Marítimo e Direito dos Transportes, pós-graduado em Formação Teológica pela Faculdade de Teologia Nossa Senhora da Assunção (Ipiranga), hoje vinculada à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Patrono do Tribunal Eclesiástico da Diocese de Santos. Laureado pela OAB-SANTOS pelo exercício ético e exemplar da advocacia. Professor de cursos modulares da ENS (em parceria com o CIST) sobre seguros, logística e transportes (tema: avaria grossa).