



Machado, Cremoneze
Lima e Gotas

advogados associados

SEGUROS *desde 1970*

A CITAÇÃO DO P&I CLUB NA PESSOA DO SEU CORRESPONDENTE NO BRASIL E SUA SOLIDARIEDADE COM O ARMADOR PARA A REPARAÇÃO INTEGRAL DE DANOS

Paulo Henrique Cremoneze

No último dia 10, a Grupo Nacional de Processo Civil da AIDA BRASIL, presidido por **Giampaulo Sarro**, realizou reunião de estudos.

Na pauta do dia, o tema “*A responsabilidade solidária (ou subsidiária) entre armador e P&I CLUB*”, cuja relatoria me foi confiada.

Basicamente, defendi entendimento que expus antes em artigo redigido intitulado “*A Responsabilidade Civil Solidária Ou Subsidiária dos P&I Clubs pelos Danos e Prejuízos Causados por Seus Associados (Armadores): Fontes Normativas*” e em outro elaborado ao lado de **Rubens Walter Machado Filho** com título parecido: “*A Responsabilidade Civil Solidária Ou Subsidiária dos P&I Clubs pelos Danos e Prejuízos Causados por Seus Associados (Armadores): Novos Paradigmas Judiciais.*”

Em ambas as oportunidades afirmei que os clubes de proteção e indenização e seus associados, os armadores (transportadores marítimos) devem ser considerados devedores solidários pelos danos causados aos donos de cargas e terceiros.

Para bem desempenhar a relatoria na reunião, apresentei ensaio ancorado nos artigos e que ora *repiro parcialmente*, porque oportuno.

Abro aspas:

Todo armador e/ou transportador marítimo encontra-se juridicamente vinculado a um clube segurador, mundialmente conhecido como P&I Club.

P&I Club, *Protection and Indemnity Club*, em vernáculo *Clube de Proteção e Indenização*, é expressão inglesa, internacionalmente utilizada, para identificar este importante ator do Direito Marítimo, o grande “segurador” de navios.

Os P&I Club’s visam a proteger seus associados dos danos causados durante os transportes marítimos. São, de certo modo, garantidores da responsabilidade civil de seus associados.

(...)



Basicamente, a atuação de um P&I Club é uma operação de seguro que permanece inatingida pelo preceito legal da colocação obrigatória no mercado interno, razão pela qual ainda hoje somente é adquirida diretamente no exterior pelos interessados.

Pode-se dizer de um P&I Club que ele não é uma cooperativa, mas se organiza em certa medida como tal; não é um segurador em sentido estrito, mas possui funções e finalidades perfeitamente simétricas a um. São várias as atribuições, de tal sorte que sua importância em termos negociais e jurídicos é ainda mais significativa que a do agente marítimo.

Em verdade, o clube transcende o conceito de mero representante, sendo solidário ao próprio transportador e representando-o, na melhor forma de direito, em todos os assuntos de interesse do seu protegido. O vínculo jurídico pendente entre o transportador marítimo e o P&I Club é tão estreito que a figura da solidariedade é a que melhor se ajusta à relação negocial de ambos.

Solidariedade, aliás, bem destacada no sistema legal brasileiro, que prescreve que todos aqueles que se encontram num mesmo vértice da relação negocial estão unidos no que tange ao cumprimento de obrigações.

Além da solidariedade, tem-se a subsidiariedade como outro item a ser bem pesado na balança da responsabilidade civil do P&I Club. É o que a doutrina abalizada chama de elos da cadeia de atuação empresarial.

(...)

Tal inteligência se justifica pela ideia de calibragem que informa o ordenamento jurídico brasileiro, sempre com vistas a proteger, da forma mais ampla possível e dentro do espírito de equidade, a vítima do dano.

Ajusta-se igualmente bem ao princípio da reparação civil integral, previsto no art. 944 do Código Civil e, também, no rol de direitos e garantias fundamentais constitucionais, uma vez que o objetivo maior é o de sempre garantir o direito indenizatório de quem sofreu um prejuízo.

Por isso, entendemos, o P&I Club responde, de pleno direito, ainda que subsidiariamente, senão de forma solidária, pelos prejuízos decorrentes dos danos causados pelo transportador marítimo (armador), seu protegido, desde que este não satisfaça o direito alheio.

Em síntese: tem o referido clube protetor responsabilidade solidária ou subsidiária em relação aos atos danosos do seu protegido.

Nem poderia ser de forma diversa, a bem da moral e da Justiça.

Mesmo porque o P&I Club, na maioria das vezes, diretamente ou, a rigor, por meio de seus correspondentes¹, participa ativamente dos trabalhos de regulação de sinistro, acompanhando, instruindo e orientando o transportador, o que só evidencia seu interesse em relação ao caso concreto.

(...)

¹ NOTA: o correspondente de um P&I Club é mais do que um representante comercial, porquanto se trata de verdadeiro braço jurídico, extensão de suas atividades e identidade, no lugar do mundo onde se situa e atua. Para todos os efeitos, o representante é extensão do clube.



Machado, Cremoneze
Lima e Gotas

advogados associados

SEGUROS *desde 1970*

Mas, considerando a visão sistêmica do ordenamento jurídico, muito aproveita indagar: *Por que não considerar a responsabilidade do P&I Club nos casos concretos envolvendo a responsabilidade do transportador marítimo (armador)?*

Ora, o P&I Club (*diretamente ou por seus correspondentes*) participa de gestões administrativas em nome do transportador, assume responsabilidades administrativas, participa de vistorias, defende direitos e interesses, enfim, age por conta e ordem daquele, donde se infere, portanto, a justiça de também responder, ainda que subsidiariamente, junto daquele.

O que não se pode é deixar o credor prejudicado quando o transportador some do cenário empresarial, não tem mais linhas regulares para o país do credor e não possui bens para a contrição. Nesse sentido, a responsabilidade solidária e/ou subsidiária do P&I Club atende, acima de tudo, a um primado de justiça, desenhado por muitos mecanismos de calibragem e princípios fundamentais, constitucionais ou mesmo supraconstitucionais, como os da proporcionalidade, da razoabilidade e o da boa-fé objetiva.

Nesse sentido, como antes mencionado, pode-se fazer um alinhamento, absolutamente correto, entre as figuras do P&I Club e a de um segurador.

(...)

(...) se o transportador, associado, por algum motivo não puder no caso concreto suportar a indenização dos prejuízos, poderá e deverá o P&I Club responder em seu lugar, por se tratar de medida lícita, moralmente aceita e que melhor se ajusta aos mais contemporâneos conceitos de Direito, sempre tendo em conta a necessidade de punir exemplarmente o ofensor e proteger o ofendido.

(...)

Hoje, o Direito se pauta na busca da máxima efetividade e os artificialismos jurídicos perdem espaço. A materialização da Justiça é a palavra de ordem e a grande aspiração dos litigantes e dos profissionais envolvidos.

Não faltam, por exemplo, defensores da possibilidade de que a vítima de um dano demande diretamente contra o segurador de quem o causou.

(...)

Para nossa agradável surpresa, em um dado caso concreto, muito recente, o Poder Judiciário aceitou a denúncia da lide do P&I Club feita pelo transportador, réu em um litígio de Direito Marítimo patrocinado por segurador de carga (e postulado por nós).

Importante destacar que o próprio armador, associado, reconheceu a responsabilidade do seu P&I Clube, tanto que lhe denunciou a lide, exatamente da mesma forma que um segurado faz com um segurador.

Vale a pena repetir: no caso abaixo identificado, o próprio transportador marítimo denunciou a lide a seu P&I Club, reconhecendo, em certo sentido, que os fundamentos aqui sustentados sobre a equiparação com o negócio de seguro são perfeitamente corretos e cabíveis.

Eis os dados do caso judicial mencionado, de domínio público, e que merece destaque no cenário jurídico brasileiro.



Ação regressiva de ressarcimento | Autora: Axa Corporation Solutions Seguros S.A. | Réu: Laçador Navegação Limitada | Juízo Natural: 14ª. Vara Cível da Comarca de Porto Alegre-RS | Processo: 001/1.17.0057666-7 | Denunciado da lide: The North of England P&I Association Limited

Qual não foi, como mencionamos, nossa agradável surpresa quando vimos, em um litígio judicial economicamente expressivo, um transportador marítimo denunciar a lide a seu P&I Club, fazendo-o, muito importante a atenção nas palavras, do seguinte modo: ***“(...) E, ainda, da companhia seguradora do Armador proprietário”.***

(...)

No caso concreto, o Poder Judiciário deferiu a denunciação da lide e fez ingressar o P&I Club no litígio, instituindo um dos mais importantes precedentes judiciais da literatura do Direito Marítimo dos últimos anos e que certamente será utilizado por nós com frequência.

A tese que sustentamos foi aceita e referendada por aqueles que sempre a recusaram, pondo uma pá de cal no assunto.

Mas a alegria não se estanca nesse poderoso precedente judicial. A doutrina especializada e o Direito Comparado conspiram em favor dela.

Também recentemente, foi publicado um artigo no exterior, reportando-se a um caso concreto na Europa, cujo conteúdo basicamente repete, ainda que mediante outra abordagem, tudo o que ora defendemos.

Aliás, um artigo e uma notícia que circulou pelos mais importantes protagonistas do Direito Marítimo, ambos abordando a recente e paradigmática decisão da justiça dinamarquesa que reconheceu a responsabilidade do P&I Club. Nessa decisão, a Justiça obrigou o clube a responder pelo armador.

(...)

A responsabilização civil dos P&I Clubs, direta, solidária e subsidiariamente, é algo que muito se ajusta ao Direito contemporâneo, e tem embasamento na ordem moral, porque evitará – o que hoje acontece com lamentável frequência – que o credor, reconhecido como tal pela Justiça, fique a “ver navios”, diante da insatisfação de créditos (condenações) por amadores inadimplentes, ilíquidos e insolváveis.

(...)

Fecho aspas.

Pois bem, embora tema polêmico e ainda não razoavelmente referendado pela Justiça, a ponto de se falar em tendência jurisprudencial, confio na linha de argumentação que busca a responsabilidade solidária – ao menos subsidiária – entre P&I CLUB e armador.



Penso que o Direito atual ao privilegiar a vítima do dano e imputar responsabilidade objetiva, ampla e integral, aos protagonistas de atividades de riscos ajuda e muito no fomento e aplicação da ideia que aqui se defende, ampliando os espaços da justiça.

Por via reflexa e mediante sofisticada exegese até mesma a Súmula 529 do Superior Tribunal de Justiça [*no seguro de responsabilidade civil facultativo, não cabe o ajuizamento de ação pelo terceiro prejudicado direta e exclusivamente em face da seguradora do apontado causador do dano*] ajuda na promoção da solidariedade.

Não havia pensado nisto até que, por ocasião da reunião de estudos inicialmente referida, o colega e amigo **Marcio Malfatti** sugeriu seu trato como mais um argumento em favor da solidariedade.

Se a Súmula diz que não é possível o ajuizamento de ação direta do terceiro prejudicado exclusivamente contra o segurador do apontado danador é de se dizer que a pretensão será sempre possível se ambos forem demandados conjuntamente.

O terceiro prejudicado poderá demandar contra o segurador desde que também o faça contra o segurado, causador do dano.

Tem-se aí a solidariedade decretada por presunção lógica.

Assim, a vítima do dano (categoria em que o segurador sub-rogado se inclui), no caso do Direito Marítimo, poderá demandar contra o armador, causador do dano, e o seu clube de proteção e indenização, que atua como segurador de fato.

A solidariedade (ou subsidiariedade, no mínimo) caminha cada vez mais solidamente para se tornar uma realidade no cenário jurídico brasileiro.

Diante disso, cabe a indagação prática: considerando que todos os clubes são pessoas jurídicas estrangeiras de Direito Privado, sediadas em outros países, sem filiais no Brasil, como exercer a pretensão de reparação de danos (ou de ressarcimento em regresso)?

Indagação que gera outras: far-se-á a citação por meio de carta rogatória? E o cumprimento da sentença condenatória, dar-se-á no exterior?

Respondo diretamente: 1) a pretensão será exercida da mesma forma que se exerce – e sempre se exerceu – contra o armador; 2) não; e 3) não.

Explicando melhor:

Toda ação contra armador estrangeiro é ajuizada no Brasil. A citação é feita na pessoa do agente marítimo.

O agente marítimo é o representante comercial do armador.

Para efeitos legais, o agente marítimo tem poder para receber a citação por conta e ordem do armador (transportador marítimo). Trata-se de representante equiparado à verdadeira filial.



Evidentemente que o agente não se confunde com o agenciado. São pessoas jurídicas distintas. Mas não é menos evidente que aquele representa comercialmente este e pode (deve) receber em seu nome citações, notificações e intimações.

E o poder de as receber independe de mandato expresso ou de qualquer espécie normativa de outorga.

A bem da verdade, o mandato que o armador concede ao agente quase nunca é acompanhado de instrumento específico, formal. Trata-se de algo que se insere bem no conceito de usos e costumes. Todavia, em havendo um efetivo instrumento, irrelevante saber se há cláusula no sentido de o mandatário ter ou não poder para receber em nome do mandante citações, notificações e intimações.

Trata-se de imperativo legal, desde sempre reconhecido pelo ordenamento jurídico brasileiro.

O armador é citado na pessoa do agente e responde a ação ajuizada no Brasil. Se derrotado no litígio e não houver efetuado o pagamento devido, caberá o arresto de algum dos seus navios.

Só haverá necessidade de o vitorioso buscar seu direito fora do país se o armador não tiver linha regular em operação no Brasil.

Da mesma forma que o armador estrangeiro é citado por meio do seu agente no Brasil, o P&I CLUB será citado na pessoa do seu correspondente.

O correspondente está para o P&I CLUB assim como o agente para o armador.

É o correspondente o rosto do clube no Brasil e quem em seu nome receberá as citações, notificações e intimações, independentemente de qualquer disposição normativa além da lei brasileira.

A rigor, ao contrário do que acontece entre agentes marítimos e armadores, os clubes costumam formalizar as relações com seus correspondentes e nos instrumentos negociais dispõem que estes não podem receber citações, notificações e intimações em seus nomes.

Irrelevante aos olhos do Direito brasileiro, pois as normas convencionais que lhes atam em nada aproveitam terceiros nem podem prejudicar o pleno exercício da garantia fundamental constitucional de acesso à jurisdição.

Dito isto, ainda que haja previsão intestina da impossibilidade de recebimento de citações e afins, o correspondente no Brasil será considerado como filial (por equiparação) do clube e em seu nome as receberá.

Trata-se de outro imperativo lógico, ancorado na lei e que se assenta na ordem moral e nos princípios gerais de Direito, não poucos fundamentais e constitucionais, tais como os da proporcionalidade, da razoabilidade, da isonomia, da equidade, da transparência, da boa-fé objetiva.



A norma convencional, especialmente a de um mandato, não pode de modo algum ser biombo do descumprimento da lei e, de algum modo, prejudicar o pleno exercício da garantia fundamental do acesso à jurisdição. Não pode beneficiar o, ao menos teoricamente, danador em detrimento da vítima. Não pode servir como ferramenta de fuga de responsabilidades.

Não podia antes. Não pode hoje, com mais razão.

O atual Código de Processo Civil, inspirado na visão econômica do Direito (Escola de Chicago) e que alia elementos da *Common Law* e da *Civil Law*, tem como um dos objetivos premiar a segurança jurídica e tornar mais eficaz a prática do Direito no Brasil. Para isso, contém conceitos e princípios que objetivam a desburocratização da Justiça.

Muitas são as regras que flexibilizam procedimentos, facilitam atos e impulsionam benefício. O espírito do *Codex*, pode-se afirmar sem receio algum, é o da cooperação. Cooperação entre as partes, entre órgãos jurisdicionais e administrativos e entre os órgãos brasileiros e estrangeiros de Justiça.

Diante desse rol, inaceitável que imbróglios jurídicos sejam edificados, muros burocráticos erguidos e as pontes do bom-senso, demolidas. Se até mesmo a citação por edital foi prestigiada e fortalecida, como incensar a citação por carta rogatória? Se a Justiça – com muita razão – considera, em muitos casos, válida e eficaz a citação por meio do condomínio edilício, como ainda insistir em uma prática onerosa, complexa, arrastada, nem sempre eficaz e que apenas sobrecarrega juízos nacionais e estrangeiros?

Sem muito esforço afirmo que a resposta é, senão simples, ao menos seguro: não há mais sentido em nada que não ajude o exercício pleno e rápido do Direito e da Justiça.

Por isso, inaceitável que cláusulas mandatórias sirvam como escudos e causam obstáculos indevidos, sobretudo quando existentes precedentes históricos, absolutamente simétricos, moralmente ordenados e legalmente fundamentados, como são os dos casos entre agentes e armadores.

Os correspondentes, portanto, podem e devem receber citações e outros em nome dos clubes, sendo considerados verdadeiros correspondentes comerciais, pessoas habilitadas para figurarem, ainda que mui limitadamente, nos litígios judiciais.

E que se repita: correspondentes não são solidários, sequer subsidiários, aos clubes que representam. Não figurarão como partes. Apenas serão aqueles indicados para atos muito específicos e objetivos, como o comentado e fervorosamente defendido recebimento de citações (sempre por conta e ordem).

Superada a questão da legitimidade e da legalidade do recebimento de citações, notificações e intimações pelo correspondente em nome do correspondido (clubes), que, no fundo e a bem da verdade, é uma não-questão, tem-se que a solidariedade que ora se sustenta promoverá poderosa mudança de paradigmas no Direito Marítimo em exercício no Brasil e fortalecerá a responsabilidade civil e a decorrente promoção da justiça, dando a cada um o que for efetivamente seu.



Machado, Cremoneze
Lima e Gotas

advogados associados

SEGUROS *desde 1970*

A ineficácia das decisões judiciais condenatórias, algo infelizmente muito comum, será sobremodo diminuída e as vítimas dos danos, donos de cargas, seguradores sub-rogados e terceiros em geral, não mais carecerão, após anos de litígio, de reparação integral.

E nem se fará necessário, em caso de pagamento não espontâneo após a condenação definitiva, executar a decisão condenatória no país onde o clube tiver sua sede, bastando o arresto de qualquer navio que aportar no Brasil ou estiver sob seu guarda-chuva representativo.

Termina-se este modesto ensaio com a lembrança de que o atual sistema legal tem por objetivo promover a efetividade da decisão judicial e proteger – sim, a palavra certa é esta, proteger – os legítimos direitos e interesses da vítima do dano, punindo-se adequadamente o causador do dano.

No caso específico do Direito Marítimo, naquilo em que bem se alinha ao Direito de Seguros e ao Direito Processual Civil, isto significa a solidariedade plena (ou subsidiariedade) entre armador e clube de proteção e indenização, bem como a possibilidade deste ser válida e eficazmente citado na pessoa do seu correspondente no Brasil.

No dia da instituição dos cursos de ensino jurídico no Brasil do ano de 2021, segundo da pestilência do Covid-19, sob a proteção do Alto.

O **autor** é sócio de Machado, Cremoneze, Lima e Gotas – Advogados Associados, mestre em Direito Internacional Privado pela Universidade Católica de Santos, especialista em Direito de Seguros pela Universidade de Salamanca (Espanha), acadêmico da ANSP – Academia Nacional de Seguros e Previdência, professor da ENS – Escola de Negócios de Seguros, presidente do *IDTBrasil*, membro da AIDA Brasil, membro efetivo do IASP, articulista da Coluna *Porto&Mar* do Jornal A Tribuna de Santos (Grupo Globo de Telecomunicações), laureado pelo exercício ético e exemplar da advocacia pela OAB-Santos.