

O DIREITO MARÍTIMO E O IX CONGRESSO NACIONAL: PERSPECTIVAS POSITIVAS

*Paulo Henrique Cremoneze**

1

1. Dos comentários iniciais

De 26 a 27 de agosto deste ano, participei do IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, desta vez realizado em Florianópolis e organizado pela comissão temática da OAB-SC¹.

O presidente da comissão, o querido amigo **James Winter** – a quem publicamente agradeço –, convidou-me para participar como um dos expositores do Terceiro Painel, que tratou do tema “*Tópicos especiais de Direito Marítimo (Responsabilidade Civil)*”.

O painel foi presidido por **Alberto Bernardi** e coordenado por **Renã Margalho**, colegas ilustres e dignos de admiração.

Participaram como expositores alguns dos mais brilhantes profissionais da área no Brasil, nomes de peso e extensa vida acadêmica: **Godofredo Mendes Vianna**, **Eliane Octaviano Martins** e **Felipe Galante**. Diante deles, como confessei ao qualificadíssimo colégio de participantes, senti-me um peixe fora d’água.

Antes de comentar sobre os assuntos tratados pela distinta mesa e, em especial, aquele que me coube (A responsabilidade solidária entre armador e P&I CLUB), registro minha satisfação de rever amigos para lá de estimados, que enriqueceram o evento com suas presenças: **Marcelo Sammarco**, **José Urbano Cavalini Junior**, **Thiago Miller**, **Iwam Jaeger**, **Larry Carvalho**, **Ricardo Martins**, **Fernando Neves**, **Douglas Winter**, **Pedro Calmon Neto** e tantos outros que deixo de citar pela quantidade, e para não cometer a indelicadeza de esquecer de algum. Todos ajudaram a fazer do evento um inegável sucesso.

¹ O evento que foi presencial observou rigorosamente os protocolos sanitários estabelecidos pelo estado de Santa Catarina para a pandemia do Covid-19 e se deu de forma tanto quanto possível segura.

Aos amigos todos, citados ou não, externo meu contentamento e registro o mais sincero e comovido agradecimento, certo de que o faço em nome do meu amigo **Rubens Walter Machado Filho**, que esteve a meu lado nos dois dias de intensas atividades, também sócio no escritório **Machado, Cremoneze, Lima e Gotas – Advogados Associados** e um dos diretores e fundadores do instituto que tenho a missão de presidir: o **IDTBrasil – Instituto de Direito dos Transportes (do Brasil)**.

Em um congresso aprende-se muita coisa e se confraterniza com pessoas fantásticas, renova-se o ânimo acadêmico-profissional, estreitam-se os laços de coleguismo e de amizade.

Com este não foi diferente. Meu sócio e eu ficamos especialmente animados e com desejo sincero de aplicar em nosso cotidiano profissional o que aprendemos nos dois dias. Parte do ânimo também tem a ver com a acolhida dos organizadores, colegas em geral e amigos em especial.

Diante disso tudo, resolvi comentar – ainda que sumariamente – alguns pontos do painel do qual tive a satisfação de participar.

2. Do painel de responsabilidade civil no Direito Marítimo

Os temas tratados e seus expositores foram os seguintes:

Convenções internacionais, **Godofredo Mendes Vianna**

Arbitragem, **Eliane Octaviano Martins**

O CDC e os danos ambientais, **Felipe Galante**.

Coube a mim expor sobre a **solidariedade entre o P&I CLUB e o armador**.

Godofredo Mendes Vianna, com peculiar elegância, destacou a importância das convenções internacionais e a necessidade de serem reconhecidas e aplicadas pelo Brasil. Fez uso do Direito Comparado e convidou a todos à reflexão. Penso que seus argumentos muito têm a ver com a visão econômica do Direito e bem se alinham à ideia de estabelecer um ambiente favorável ao empreendedorismo.

A professora **Eliane Octaviano Martins** tratou da questão da arbitragem segundo a doutrina e a jurisprudência. Expôs brilhantemente sobre os aspectos positivos do uso da arbitragem para a solução de conflitos marítimos e destacou a necessidade de negociação prévia entre os interessados. Em pouco tempo conseguiu falar muita coisa, e o fez de modo muito bem fundamentado.

Luiz Felipe Galante, excelente advogado, abordou a questão do uso da legislação consumerista por vítimas de danos ambientais causados por navios. Apresentou decisões favoráveis e desfavoráveis e argumentou o equívoco dos defensores da tese, já que não há por parte das vítimas dos danos aquilo que a doutrina e a jurisprudência chamam de relação de consumo adjacente a justificar o conceito legal de vítima do fato do produto e do serviço.

Três excelentes apresentações, instigantes, em nada prejudicadas pelo pouco tempo destinado aos protagonistas.

Tão instigantes que me permito comentar rapidamente cada uma delas.

Sobre as **convenções internacionais** devo primeiramente confessar minha parcial ignorância.

Sempre disse que o Brasil não incorporou nenhuma das convenções internacionais de Direito Marítimo ao seu ordenamento jurídico.

Descobri que não é bem assim. O Brasil introduziu, sim, algumas convenções em seu Direito interno. Então, eu estava errado esse tempo todo?

Não exatamente. Explico: sempre considerei convenções aquelas que tratam do Direito Marítimo como um todo, destacando-se o trato da responsabilidade civil do transportador de cargas.

Por isso, afirmei, como ainda afirmo, apenas fazendo-o com ressalvas doravante, que o Brasil não se submete a qualquer das **grandes** convenções internacionais, isto é, as de âmbito amplo, geral. É signatário apenas da de Hamburgo, mas não a ratificou por meio do seu Poder Legislativo.

Não obstante, assinou e ratificou não poucas, de menor amplitude e sobre temas pontuais, muito específicos.

Alguns exemplos: a *Convenção de Arresto de Navios de 1999*, a *Convenção de Nairóbi sobre Remoção de Destroços de 2007*, a *Convenção sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Óleo Bunker de 2001*, o *Protocolo de 2000 sobre a preparação, resposta e cooperação frente a incidente de poluição por substâncias perigosas e nocivas*.

A quantidade de convenções internacionais é enorme, e o Brasil não se orienta nem por um terço, mas muito me aproveitará, doravante, ser mais cuidadoso ao afirmar que o Brasil não se orienta por nenhuma delas. Algumas vigem no país e compõem seu ordenamento jurídico.

Nenhuma ampla, geral, exaustiva, como a de *Haia-Visby (Regras de Haia de 1924)*, mas todas afetas ao Direito Marítimo, ainda que apenas em parte.

Convencido pelos argumentos do expositor, concluo que a aderência do Brasil ao conjunto normativo internacional talvez possa mesmo ser positiva, desde que não prejudique de algum modo dois princípios fundamentais, que são verdadeiras garantias constitucionais, o princípio da reparação civil integral (ou da indenizabilidade irrestrita) e o princípio do acesso à jurisdição nacional, além da regra civil que trata das causas legais excludentes de responsabilidade do transportador, que são apenas o caso fortuito, a força maior e o vício de origem (de embalagem).²

Relativamente ao tema **arbitragem**, afirmo se tratar de um dos mais importantes atualmente do Direito Marítimo em exercício; e sua expositora, a famosa professora Eliane Octaviano Martins, deu-lhe o tratamento merecido, com didatismo exemplar e notável riqueza informativa.

Concordo com a professora quando dá ao procedimento arbitral o crédito de ser especial e prático, pautado pelo conhecimento bem específico das particularidades da disciplina.

É exatamente isto que se espera da arbitragem: o selo da especificidade material. As partes escolhem os árbitros e estes, presumidamente, são notórios especialistas do assunto em conflito.

Concordo mais ainda quando afirma que a voluntariedade é pressuposto de validade do uso da arbitragem, até por ser algo exigido pela própria lei especial brasileira que a disciplina.

Sobre este ponto em especial há algum tempo me posiciono pela invalidade e ineficácia, mesmo nulidade, da cláusula de arbitragem presente nos conhecimentos internacionais de transporte marítimo de carga.

Acredito que a cláusula que dispõe sobre o compromisso arbitral é abusiva porque não há compromisso propriamente dito, mas imposição por parte do transportador.

O negócio de transporte marítimo de carga é instrumentalizado pelo conhecimento, o *Bill of Lading*. Sua natureza jurídica, para muitos, é a de um contrato de adesão. Para outros tantos, de título de crédito. Em termos práticos, importa um pouco menos a discussão, já

² As convenções internacionais dispõem, de um modo geral, de muitas causas legais excludentes de responsabilidade do transportador, o que é injusto e perigoso. O Brasil tem um dos mais equilibrados e justos regimes jurídicos sobre o assunto, garantindo os legítimos direitos e interesses dos donos de cargas prejudicados por serviços de transporte imperfeitos. Este regime não pode sofrer alterações significativas em caso de adesão a algum dos pacotes normativos internacionais.

que o clausulado que contém é efetivamente determinado apenas por uma das partes, o emissor (transportador).

Nele não há manifestação bilateral de vontades. Daí dizer-se que as cláusulas são impostas ao embarcador e ao consignatário da carga.

Cláusulas unilaterais devem ser interpretadas e aplicadas restritivamente. Quando implicarem cerceamento de direitos ou algum prejuízo especialmente sensível, o signo da ilicitude (abusividade) se impõe.

O propósito aqui não é o de tratar detalhadamente da cláusula, mas apenas o de enfatizar a necessidade de negociação prévia entre as partes. Necessidade que decorre não só da deontologia do Direito, mas da própria Lei de Arbitragem, nunca é demais repetir.

Sabe-se que não existe renúncia tácita da garantia de acesso à jurisdição, razão pela qual também não se pode falar em validade e eficácia da cláusula de arbitragem não negociada prévia e formalmente.

Situação que se mostra ainda mais explícita, e até dramática, quando o interessado na luta pelo direito não é a vítima direta do dano, mas o segurador sub-rogado. Em que pesem vozes poderosas em sentido contrário, o segurador não pode ser obrigado ao cumprimento de disposição de contrato de que não é parte, especialmente se lhe importar prejuízo ao direito de regresso. Há em seu favor não só princípios poderosos como os da razoabilidade e da proporcionalidade, mas a lei (art. 786, 2º, do Código Civil) e a posição do Supremo Tribunal Federal (Súmula 188).³ E isso tudo faz muito sentido, afinal o direito de regresso do segurador não deriva do contrato de transporte incumprido, mas da sub-rogação legal, do pagamento da indenização de seguro à vítima do dano causado pelo transportador. Razões ônticas distintas que exigem respostas também distintas.

Tenho simpatia pela arbitragem, não obstante a preferência pela Justiça, e enxergo não poucos benefícios na sua regular utilização. Apenas advogo em favor da voluntariedade. A arbitragem não pode ser imposta às partes, mas tem que ser fruto da vontade livre, desimpedida, algo nascido do consenso e da negociação prévia entre os interessados.

Por fim, especial atenção merece o assunto abordado pelo prestigiado Luiz Felipe Galante: **o uso do CDC para a responsabilização do transportador marítimo por danos ambientais.**

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.

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

SÚMULA 188 - O SEGURADOR TEM AÇÃO REGRESSIVA CONTRA O CAUSADOR DO DANO, PELO QUE EFETIVAMENTE PAGOU, ATÉ AO LIMITE PREVISTO NO CONTRATO DE SEGURO.

Ele expôs as diferentes decisões judiciais a respeito e pendeu para a defesa da imperfeição da tese, sustentando que falta às vítimas a relação adjacente de consumo, a fim de se enquadrarem como tais relativamente ao fato do produto e do serviço.

Os argumentos apresentados para tanto foram muito consistentes e persuasivos.

Penso que ele está certo e sua posição merece prestígio. E o digo com a sinceridade de quem sobre isso mudou de entendimento ao longo do tempo.

Inicialmente, eu entendia que a responsabilidade civil do transportador marítimo deveria ser regulada pelo CDC.

Tratando-se de modalidade de prestação de serviço, o transporte marítimo se submetia ao regramento consumerista independentemente da falta de hipossuficiência factual dos seus atores e do destino da mercadoria transportada.

O que o credor da obrigação de transporte faria com a coisa transportada nada interessava. Importante era considerar o serviço em si, que começava com sua coleta no porto de origem e terminava com a entrega no porto de destino. Se imperfeito o serviço, a lei do consumidor incidiria automaticamente.

Embora não gostasse do rótulo, a verdade é que eu comungava da teoria maximalista do uso do CDC.

Durante bom tempo, a teoria foi bem recepcionada pelo Poder Judiciário, até que aos poucos começou a perder fôlego.

Antes mesmo da guinada jurisprudencial, porém, abandonei a tese.

Convenci-me de alguns equívocos argumentativos e, ainda mais importante, não vi mais a necessidade de sua aplicação nos litígios envolvendo transportes de cargas por causa da entrada em vigor do Código Civil de 2002.

Problemas que antes reclamavam o apoio da legislação consumeristas eram mais do que bem solucionados pelo então novo Código. O transportador marítimo de cargas passou a responder de forma objetiva, mesmo em danos não contratuais, por ser manejador de fonte de risco, conforme o art. 927.⁴

Desde o fim da Segunda Guerra Mundial, o Direito Civil mudou substancialmente para se adaptar ao crescimento do que se pode chamar de sociedade de risco. Os riscos do viver em sociedade, hoje, não são os mesmos de cem, duzentos anos atrás. O grande paradoxo do desenvolvimento geral é o crescimento exponencial dos riscos.

⁴ **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.

E com esse crescimento a necessidade de respostas jurídicas verazes e eficazes veio a reboque. O direito de não ser lesado, a teoria do risco integral, a amplitude da responsabilidade objetiva, a reparação civil integral são algumas das respostas ao fenômeno.

Dada a natureza da atividade de transporte, impossível não reconhecer sua perfeita simetria com o que diz o **parágrafo único** da regra legal [*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 exerce atividade de risco e por isso responde sempre objetivamente pelos danos e prejuízos causados.

Isso cabe muito bem ao caso das vítimas de danos ambientais. Elas não precisam buscar amparo na legislação consumerista, cheia de nuances que tornam difícil sua aplicação, mas podem e devem muito bem usar o Código Civil, cujo espírito geral é o de proteger ao máximo as vítimas de danos.

É isso.

Por fim, comento a parte que me coube tratar no congresso: a solidariedade entre P&I CLUB e armador.

3. Da responsabilidade solidária entre P&I CLUB e armador.

Defendi no painel algo que já argumento há alguns anos em artigos, livros e litígios judiciais.

Nos litígios ainda não consegui êxito, embora a tese em si tenha sido acolhida em um deles (não prosperando por motivos formais), mas no plano acadêmico tenho percebido reverberação positiva.

Sei que muitos colegas discordam frontalmente e contra isso apresentam seus argumentos, que considero sinceramente bons, mas sei que a tese tem fôlego, é bem articulada e já conta com decisões judiciais no Brasil e na Europa.

Basicamente o que expus foi: o P&I CLUB pode ser comparado ao segurador de responsabilidade civil e, portanto, pode também responder, solidaria ou ao menos subsidiariamente, pelos danos e prejuízos causados pelo segurado.

Reconheço que a tese não é exatamente ortodoxa, mas nem de longe é temerária, sequer incomum.

Além dos argumentos fundamentais em favor da solidariedade, fiz uso da “engenharia reversa” da **Súmula 529 do Superior Tribunal de Justiça**, adaptando de forma saudável seu conteúdo ao caso específico do P&I CLUB e do armador (transportador).

A **súmula** determina que "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".

Ora, se não cabe ação direta e exclusivamente do terceiro prejudicado contra o segurador do causador do dano é porque cabe conjuntamente, com os dois no polo passivo por litisconsórcio facultativo.

O terceiro prejudicado pode demandar ao mesmo tempo contra o causador do dano e seu segurador. O objetivo é proteger a vítima do dano, ampliando suas perspectivas de êxito em litígios judiciais.

Sendo o P&I CLUB pessoa jurídica de direito privado em muitos aspectos similar ao segurador (carteira de responsabilidade civil), não vejo óbice algum em utilizar as regras legais, materiais e instrumentais, aplicáveis ao segurador, bem como a súmula em destaque.

Para além dos formalismos legais ou de aspectos próprios da relação jurídica entre clube de proteção e indenização e seu associado (transportador), tem-se, nunca é demais insistir, a justa e ordenada proteção dos legítimos direitos e interesses da vítima do dano, do credor insatisfeito.

Como não desejo reinventar a roda, tomo a liberdade de reproduzir recente artigo de minha modesta autoria, publicado no Portal Jurídico Migalhas, que reverberou outro em sentido semelhante, no qual são apresentados os argumentos em favor da solidariedade.

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 correspondentes⁵, 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.

(...)

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,

⁵ 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.

defende direitos e interesses, enfim, age por conta e ordem daquele, donde se infere, portanto, a justeza 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.

Conheço os argumentos contrários, respeito-os profundamente (até por conta da natureza dialética do Direito), mas me sinto confiante e confortável na postulação da tese da solidariedade. Acredito piamente ser solução justa e adequada para a proteção das vítimas de danos.

Era o que tinha a expor, e o faço em boa-fé e boa vontade, esperançoso de contribuir para o desenvolvimento do debate jurídico em torno de matérias muito especiais como o Direito Marítimo, o Direito de Seguros e o Direito Processual Civil.

Enfatizo a alegria de ter participado do Congresso, de um nível excelente, que superou as melhores expectativas dos que participaram.

O aprendizado é algo irrenunciável, que ocorre todos os dias, das mais diferentes formas. Necessitasse de alguma prova em tal sentido, seria o Congresso uma das melhores.

Reitero o agradecimento aos organizadores e aos colegas e amigos com quem interagi.

Já ansioso pelo Congresso do ano que vem, na bela capital que ostenta um dos mais belos títulos do Senhor: Salvador.

Em Santos, com o coração ainda em Florianópolis, no dia de Santo Agostinho do ano de 2021 +



Paulo Henrique Cremoneze 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, membro da *Ius Civile Salmanticense* (Espanha), 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.