Faz algum tempo que defendo a existência de solidariedade entre o armador[1] (transportador marítimo) e o P&I CLUB[2].

Estou convencido de que o segundo responde solidária ou ao menos subsidiariamente pelos danos que o primeiro tenha causado. Para tanto, amparo-me no Direito e na ordem moral.

Manifestei-me a última vez em artigo publicado pelo portal jurídico Migalhas[3], em 17.8.2021, que assim se intitulava: “A citação do P&I na pessoa do seu correspondente no Brasil e sua solidariedade com o armador para a reparação integral de danos”, e no qual me reportei a outro em que afirmei:

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 correspondentes, 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, 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 constrição. 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 denunciação 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.

(...)

A citação do P&I na pessoa do seu correspondente no Brasil e sua solidariedade com o armador para a reparação integral de danos.

A parte do artigo que reproduzo é parte integrante deste ensaio e objetiva mostrar ao leitor os argumentos da ideia que defendo. Estou muito convicto de sua justeza e plena harmonia ao sistema legal brasileiro. Mantenho-o.

Todavia, meu zelo acadêmico – o qual espero que não seja pequeno – não é maior do que o senso prático.

O Direito em exercício é sempre o alvo preferencial de minha atenção.

Por mais que tenha convicção na tese (ou ideia) da solidariedade entre armador e P&I CLUB, sei se tratar de assunto controvertido. Aliás, qual assunto no Direito não é?

Muitos – e com bons argumentos – entendem que não cabe a solidariedade que defendo. Discordo, porém os respeito. Faz parte da liturgia do Direito respeitar a posição contrária, com vistas à compreensão mútua.

Diante dela, e como meu objetivo é resolver problemas e bem defender a vítima do dano, punindo o autor de ato ilícito, proponho outra ideia para se atingir o mesmo fim, que é a imputação de responsabilidade ao P&I CLUB.

Sem deixar de lado a defesa da solidariedade, penso que outra figura jurídica é bastante para a busca da reparação civil ampla, integral e eficaz: a obrigação in solidum.

E o que é a obrigação in solidum?

É aquela em que duas ou mais pessoas são devedoras de um credor por causa de um mesmo fato jurídico. A condição comum de devedor dessas pessoas não decorre da solidariedade, tecnicamente. Decorre, repito, do fato. Eis um julgado que bem define essa obrigação:

Infere-se, portanto, a diferença entre obrigação solidária e obrigação in solidum: esta última trata-se de obrigação em que os devedores estão vinculados pelo mesmo fato, sem que haja tecnicamente solidariedade entre eles; já na obrigação solidária os devedores estabelecem um liame em razão da existência da mesma relação jurídica que os une. Enfim, nos termos do parágrafo único do art. 128 do CPC/15 o pretenso credor pode acionar tanto a seguradora quanto o causador do danos, porque eles estão vinculados pelo mesmo fato, não pela mesma relação jurídica, o que distingue de uma obrigação solidária. (AI 1387133-89.2019.8.13.0000, 20ª Câmara Cível, Rel: Des. Lilian Maciel, j. 02.04.2020, DJe: 03/04/2020)

O credor pode demandar qualquer dos devedores ou todos, simultaneamente, ao mesmo tempo, sem se preocupar com a existência ou não da solidariedade.

Penso que essa modalidade se ajusta muito bem ao caso da imputação de responsabilidade civil do P&I CLUB. Seu associado, o armador, causa um dano. A vítima do dano – ou quem for legalmente autorizado[4] – pode exigir a reparação do próprio armador ou do P&I CLUB.

É o fato que determinará o dever de reparação do P&I CLUB, sendo irrelevante qualquer discussão sobre sua natureza jurídica ou o tipo de relação que tem com seu associado.

O objetivo é proteger os legítimos direitos e interesses da vítima, do credor.

E a obrigação in solidum, como uma espécie de solidariedade imperfeita, consegue-o.

Toda a discussão sobre a tecnicidade da solidariedade é posta em segundo plano e o que é mais importante é premiado: a reparação do dano sofrido pela vítima.

A vítima do dano provocado pelo armador (pessoas naturais, donos de cargas, terminais, seguradores sub-rogados) não mais precisará se preocupar com a efetiva reparação, pois o signo de devedor ao P&I CLUB será certo.

Reconhecer a obrigação in solidum neste tipo de configuração fática é especialmente importante neste momento em que os riscos da atividade maritimista são cada vez maiores. Riscos ambientais, materiais e sociais.

As vítimas não podem ficar sem nada se os armadores não forem capazes de responder sozinhos pelos prejuízos.

A partir do momento em que o P&I CLUB responder também pelos danos causados por seu associado, a reparação civil terá muito mais chances de ser praticada e o bem comum alcançado.

Solidariedade, sim. Em caso de dúvida por tecnicismo, que se leve em conta o raciocínio em cuja base se funda a obrigação in solidum. Importa mais o resultado do que o título. Se a um houver oposição, que ao outro seja dada a justa aplicação.

_____

[1] Armador é a empresa proprietária, sócia ou afretadora do navio que por sua conta e risco, equipa, mantém e explora comercialmente o navio mercantil. O armador executa todos os procedimentos necessários para o transporte de cargas entre os portos, além de operar os navios e rotas já existentes no comércio internacional. [Armadores no Comércio Exterior: o que é, principais - Fazcomex https://www.fazcomex.com.br › Blog › Comércio Exterior]

[2] Os chamados P&I Clubs são clubes formados, sem fins lucrativos, por armadores, com o objetivo de complementar o seguro marítimo normal, aumentando a proteção dos navios de longo curso e de suas respectivas cargas e tripulação. [A IMPORTÂNCIA DOS P&I CLUBS – Univali https://www.univali.br] {NA: costumo dizer que esses clubes atuam como segurador, embora não o sejam exatamente, e se organizam como cooperativas, embora também não o sejam. São presidentes de mútuos.}

[3] https://www.migalhas.com.br/depeso/350204/a-citacao-do-p-i-na-pessoa-do-seu-correspondente-no-brasil

[4] **NA:** entenda-se, aqui, especialmente, o segurador sub-rogado do seguro de transporte. O dono da carga e titular de apólice de seguro de transporte é indenizado pelo segurador que, consequentemente, tem o direito de buscar o ressarcimento em regresso contra o causador do dano, o transportador marítimo. Com a obrigação in solidum, esse direito também se direciona ao P&I CLUB.