Paulo Henrique Cremoneze

Já há algum tempo tenho dedicado especial atenção ao enquadramento jurídico da responsabilidade civil do P&I Club como devedor solidário ou subsidiário do armador por danos e prejuízos decorrentes da inexecução de obrigação contratual de transporte.

O objetivo dessa busca está ancorado na boa ordem moral e nos princípios fundamentais da justiça, a fim de evitar que o credor de um armador, em razão de uma eventual insolvabilidade, deixe de receber aquilo que é seu. O que não nasceu da simples criatividade acadêmica, mas de uma inegável necessidade prática.

Tanto assim, que fiz questão de destinar um capítulo ao tema no livro Prática de direito marítimo, de minha autoria, e escrevi, ao lado de Rubens Walter Machado Filho, um artigo a respeito, que foi posteriormente publicado em revista especializada.

Muito oportuno, aliás, repetir integralmente, ainda que em versão reduzida, o conteúdo do artigo, tendo-o por parte integrante e inseparável do presente estudo.

Abro aspas:

Faz algum tempo que defendemos que os P&I Clubs são responsáveis, solidários ou subsidiários, pelos danos e prejuízos causados por seus associados, os armadores.

Um P&I Club por e deve ser comparado à seguradora em um seguro de responsabilidade civil.

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, proteção e indenização, é uma expressão inglesa internacionalmente utilizada para identificar um dos mais importantes personagens do direito marítimo, qual seja, o grande “segurador” de navios.

Os P&I Clubs são os Clubes de Proteção e Indenização que visam a completar o seguro normal protegendo navios de longo curso e respectiva carga contra sinistros que envolvam responsabilidade, ou seja, quase todos.

Salvo engano, existem 26 em todo o mundo, a maioria deles com sede em Londres, Inglaterra. Esses clubes mantêm correspondentes espalhados por vários países, incluindo o Brasil. Um deles, aliás, mantém até mesmo uma unidade própria na cidade do Rio de Janeiro.

A rigor, cobrem as responsabilidades dos armadores e/ou transportadores marítimos por danos causados a terceiros e o risco de colisão, além de avarias às cargas e a objetos fixos, como o cais do Porto, por exemplo.

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 pelos interessados no exterior.

Pode-se dizer de um P&I Club que ele não é uma cooperativa, mas se organiza, em certa medida, como tal; e não é um segurador em sentido estrito, mas possui funções e finalidades perfeitamente simétricas a um.

São várias as atribuições do P&I Club, de tal sorte que sua importância em termos negociais e jurídicos é ainda mais significativa do que a do agente marítimo.

Em verdade, o Clube transcende o conceito de mero representante, sendo solidário ao próprio transportador, 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 sobremodo pesado na balança da responsabilidade civil do P&I Club.

É o que a doutrina abalizada chama de elos da cadeia de atuação empresarial. Não é menos verdade, no âmbito civilista, que a solidariedade não se presume, mas, a exemplo da relação entre o NVOCC (*Non-Vessel Operator Common Carrier*) e o armador, a ligação entre este e o P&I Club faz com que um responda solidária ou subsidiariamente pelo outro, sempre que o responsável efetivo de um dano, no caso o transportador, não tenha como responder pelos prejuízos identificados num dado caso concreto.

Tal inteligência justifica-se 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 de um dano.

Igualmente, essa inteligência ajusta-se 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 da vítima de um dano (prejuízo).

Por isso, entendemos que 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[1], participa ativamente dos trabalhos de regulação de sinistro, acompanhado, instruindo e orientando o transportador, o que só evidencia seu interesse em relação ao caso concreto.

Logo, é perfeitamente possível a notificação ad cautelam do P&I Club dentro de uma lide forense, pois, em último caso, o P&I Club poderá ser obrigado a responder, em fase de execução, pelos prejuízos do seu tutelado, o transportador marítimo.

Trata-se, talvez, de um entendimento vanguardista, há de se reconhecer, e que ainda não configura a realidade no cenário jurídico brasileiro e mesmo internacional.

Mas, considerando a visão sistêmica do ordenamento jurídico, muito aproveita a indagação:

Por que não considerar a responsabilidade do P&I Club nos casos concretos envolvendo a responsabilidade do transportador marítimo (armador), seu associado?

Ora, ele, o P&I Club *(diretamente ou por seus correspondentes, os quais agem por sua conta e em*

seu nome) 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, em nome daquele.

O que não se pode é deixar o credor prejudicado quando o transportador literalmente se evapora 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, um primado de justiça, desenhado por muitos mecanismos de calibragem e princípios fundamentais, constitucionais ou mesmo supraconstitucionais, como os da proporcionalidade, da razoabilidade e da boa-fé objetiva.

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

Ora, como exposto, o P&I Club, embora com outra natureza jurídica, não deixa de ser, em essência, um verdadeiro segurador.

Pois bem, se o ordenamento jurídico permite que o segurador venha a ser denunciado numa lide diante do fato de poder vir a ser condenado a pagar em regresso aquilo que a parte denunciante está compelida a pagar como objeto da lide, quer parecer – e fato nos parece – correta a analogia com a figura do P&I Club.

Em verdade, ele é um segurador do armador e/ou do transportador, atuando em nome e em benefício deste.

São pessoas distintas, não se confundem, mas que mantêm estreitos laços entre si.

Demais, a função principal e talvez essencial do P&I Club é, tal qual um segurador de fato e de direito, reconstituir o patrimônio do segurado em caso de ocorrência de algum risco coberto na apólice de seguro.

Embora não exista uma apólice propriamente dita, existe, sim, um pacto e um rol de tradições que equiparam em tudo a condição do P&I Club com a de um segurador em sentido estrito.

E se este pode vir a responder pelos prejuízos causados pelo segurado numa dada disputa judicial, nada impede o P&I Club de responder também e diretamente, mesmo que por meio de denunciação, pelos prejuízos causados por seu protegido.

Aliás, o próprio nome do P&I Club permite tal ilação, já que se trata de um clube de proteção e de indenização. Ele existe para proteger e indenizar seus filiados, associados, essencialmente segurados, dos prejuízos que estes são obrigados a reparar a quem de direito. Trata-se, numa linguagem mais própria do direito do seguro, de uma indenização à base de reembolso.

Todavia, se o transportador, associado, por algum motivo não puder, no caso concreto, suportar os ônus 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 se tendo em conta a necessidade de se punir exemplarmente o ofensor e proteger o ofendido.

A intimação do P&I Club é o primeiro passo; eventual denunciação da lide, um passo seguinte. Fala-se em intimação para ciência ou denunciação da lide porque o tema ainda é razoavelmente inédito nos ambientes forenses brasileiros, mas o grande objetivo é o de acionar diretamente o P&I Club, ainda que na condição de corréu, promovendo-se sua citação direta. O ajuizamento contra o P&I Club, diretamente, observando-se a ordem legal brasileira, dar-se-á sempre pela citação regular do seu correspondente no país, o qual, mais do que um representante e mandatário comerciais, é, de pleno direito, sua extensão, ainda que em sentido amplo.

Os meios e mecanismos instrumentais, processuais, ao menos por ora, são menos importantes; o que se deve ter em consideração neste momento é a possibilidade concreta de o P&I Club responder, direta ou subsidiariamente, pelos prejuízos causados por seus associados.

Se o conceito de solidariedade não se ajusta completamente à hipótese, embora perfeitamente possível de ser cogitado, o de responsabilidade subsidiária é muito coerente e correto do ponto de vista jurídico, porque muito se harmoniza aos comentados princípios que instruem os mecanismos de calibragem do ordenamento jurídico.

Hoje, o Direito pauta-se 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 de Direito.

Não faltam defensores da possibilidade, por exemplo, de a vítima de um dano demandar diretamente contra o segurador do causador do dano.

Isso é algo inovador e que vai além da figura da denunciação da lide.

Reconhecemos que esse entendimento é complexo e polêmico. Nós mesmos, como advogados de seguradores, temos muitas ressalvas quanto à sua plena adoção. Todavia, reconhecemos a validade dos argumentos que o sustentam.

De forma ainda mais lógica e coerente está a possibilidade de o P&I Club responder direta e/ou solidariamente (aqui o termo solidário é empregado em sentido amplo) pelos danos causados pelo armador sob seus cuidados.

Isso porque o clube não é um segurador em sentido estrito e assume funções, nos casos de sinistros, muito mais incisivas e decisivas do que o segurador em relação ao segurado.

O clube é quem efetivamente conduz todos os procedimentos de apuração, de tratativas, de orientação e de pagamento de um sinistro, razão pela qual ele é, de modo especial e compreensível, a alma do corpo do transportador.

Todavia, a materialização dessa tese que acreditamos firmemente não é fácil, porque difícil comprovar jurídica e documentalmente o vínculo jurídico entre um armador e um clube, ao menos para o dono da carga ou seu segurador sub-rogado em Juízo.

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 um segurador de carga (e postulado por nós).

Importante destacar que o próprio armador, associado, reconheceu a responsabilidade do seu P&I Clube, tanto que o denunciou da 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 da lide seu P&I Club, reconhecendo, ainda que às avessas, que os fundamentos que sustentamos sobre a equiparação com o negócio de seguro é perfeitamente correta, cabível.

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 muito expressivo, um transportador marítimo, por meio do chamamento ao processo, denunciar da lide seu P&I Club, fazendo-o – muito importante a atenção nas palavras – do seguinte modo: "[...] E, ainda, da companhia seguradora do Armador proprietário".

De se notar que o próprio transportador marítimo chamou o P&I Club de "companhia seguradora do Armador", o que se ajusta e muito ao que defendemos e acreditamos convictamente.

E mais: no mesmo requerimento, o réu, denunciante, transportador marítimo, ainda apresentou, como pessoa jurídica de direito privado hábil para ser citada em nome do clube, seu correspondente no Brasil e no Rio Grande do Sul, a empresa Cranston – Marine P&I Consultants, o que se harmoniza ainda mais ao nosso seguro entendimento: o correspondente faz, sim, as vezes do correspondido, do P&I Club, para fins judiciais.

No caso concreto em destaque, o Poder Judiciário deferiu a denunciação da lide e fez ingressar no 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 invulgar frequência.

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

Mas nossa alegria não se estanca nesse poderoso precedente judicial.

A doutrina especializada e o direito comparado conspiram em favor da nossa tese.

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 convalidou a tese que defendemos e obrigou o clube a responder pelo armador.

Com isso, sentimo-nos seguros de que a tendência, doravante, será a de o Poder Judiciário reconhecer a legitimidade passiva do clube para as demandas e os litígios envolvendo seus filiados, pois o que não pode é o credor deixar de receber o que é de direito por conta das dificuldades de se executar uma decisão condenatória em razão das particularidades do mercado de transporte marítimo internacional de carga.

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 alguma e lamentável frequência – que o credor reconhecido como tal pela justiça fique, literalmente, a "ver navios" diante da insatisfação de créditos (condenações) por amadores inadimplentes, ilíquidos e insolváveis.

A justiça agradecerá e muito essa guinada!

Fecho aspas.

Os argumentos acima expostos são fortemente inspirados em princípios gerais e fundamentais do

Direito, alguns constitucionais, outros supra, quase todos presentes nos mais diferentes ordenamentos jurídicos do mundo, como proporcionalidade, razoabilidade, isonomia, equidade.

Ora, quem protege e indeniza armadores, quem recebe por esse guarda-chuva protecional, também deve responder pelos danos e prejuízos causados a terceiros, sob pena do esvaziamento do equilíbrio das relações negociais.

Há, sem dúvida alguma, um elemento informador diretamente conectado ao senso de justiça nesta abordagem.

Rigorosamente no mesmo sentido dos argumentos acima reproduzidos, levando-se em conta a importância de proteger legítimos direitos e interesses de donos de cargas ou seguradores, também escrevi outro artigo, cujo conteúdo também há de ser aproveitado neste trabalho.

Abro aspas:

Entendo que os P&I Clubs têm legitimidade para figurar no polo passivo de ações de reparação de danos ou regressivas de ressarcimento contra transportadores marítimos de carga.

Isso porque os referidos clubes de proteção e indenização são, sim, solidários aos transportadores (armadores) albergados por sua tutela.

A adoção dessa inteligência, juridicamente muito defensável, mas que ainda não faz parte do cenário judicial brasileiro, é importante para evitar prejuízos aos proprietários de cargas e seguradores nacionais.

A mudança de paradigma e o reconhecimento dessa legitimidade evitarão a impossibilidade de execução de uma decisão cognitiva reconhecendo o dever de um armador, transportador marítimo, ressarcir quem de direito numa dada disputa judicial.

Infelizmente, isso não é incomum. Muito pelo contrário!

A experiência profissional mostra que, não raro, o credor não consegue executar seu crédito contra o devedor, transportador marítimo, porque este mesmo devedor não tem patrimônio no Brasil, muitas vezes sequer tem frota com linhas regulares para o país ou, simplesmente, deixa de operar, impedindo a efetivação material de uma decisão judicial condenatória.

O credor, proprietário da carga ou o segurador da carga legalmente sub-rogado, fica literalmente a ver navios diante disso, o que é muito lamentável.

É lamentável porque a própria justiça brasileira é ferida com isso; é lamentável porque divisas nacionais foram perdidas, é lamentável porque a dignidade de uma decisão judicial é acutilada.

Convém esclarecer que essa mesma dignidade é ainda mais aviltada quando o armador deliberadamente deixa de operar linha para o Brasil, exatamente para evitar um arresto ou embargo, quando não abandona ou vende, senão picota, o seu navio, às vezes o único de seu patrimônio, vendendo-o como sucata, apenas para não saldar a dívida.

Ao contrário do que se pode imagina, isso é muito comum.

Daí a importância de se considerar o P&I Club como parte legítima para figurar, ab initio (ou, mesmo, posteriormente, no curso final do litígio), no polo passivo de uma disputa judicial.

Ele é uma espécie de fiel garantidor do armador, do transportador, tendo o dever de suportar os prejuízos derivados pelos danos por este causado.

É exatamente para isso que ele existe, e foi constituído, como, aliás, seu próprio nome indica:

proteção e indenização.

Mesmo quando não figura diretamente numa lide, é o P&I Club, a rigor, quem contrata os advogados dos armadores e transportadores, quem gerencia as defesas e quem leva a efeito tratativas diversas diante de sinistros.

Logo, absolutamente normal que ele também possa responder pelos prejuízos, em nome próprio, como sua natureza jurídica autoriza.

Mas, para que a ideia ora defendida possa ser melhor compreendida, muito aproveita discorrer um pouco mais sobre este importante ator do direito marítimo. E o faço utilizando a parte do meu livro *Prática de direito marítimo* (Editora Quartier Latin, São Paulo, 2009), que trata disso.

Abrindo aspas:

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

“P&I Club”, ou “Protection and Indemnity”, em vernáculo, *proteção e indenização*, é uma expressão inglesa, internacionalmente utilizada, para identificar um dos mais importantes personagens do direito marítimo, qual seja, o grande “segurador” de navios.

Os “P&I Clubs” são os Clubes de Proteção e Indenização que visam a completar o seguro normal protegendo navios de longo curso e respectiva carga contra sinistros que envolvam responsabilidade, ou seja, quase todos.

Salvo engano, existem 26 (vinte e seis) em todo o mundo, quase todos com sede em Londres, Inglaterra.

A rigor, cobrem as responsabilidades dos armadores e/ou transportadores marítimos por danos causados a terceiros e o risco de colisão, além de avarias às cargas e a objetos fixos, como o cais do Porto, por exemplo.

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 pelos interessados no exterior.

São várias as atribuições do “P&I Club”, de tal sorte que sua importância em termos negociais e jurídicos é ainda mais significativa do que a do agente marítimo.

Em verdade, o Clube transcende o conceito de mero representante, sendo solidário ao próprio transportador, 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 esta bem destacada pelas letras do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, que prescreve que todos aqueles que se encontram num mesmo vértice da relação de consumo estão unidos no que tange ao cumprimento de obrigações.

É o que a doutrina abalizada chama de elos da cadeia de consumo. Não é menos verdade, no âmbito civilista, que a solidariedade não se presume, mas, a exemplo da relação entre o NVOCC e o armador, a ligação entre este e o P&I Club faz com que um responda subsidiariamente pelo outro, sempre que o responsável efetivo de um dano, no caso o transportador, não tenha como responder prelos prejuízos identificados num dado caso concreto.

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 de um dano.

Por isso, entendemos, o “P&I Club” responde, de pleno direito, ainda que subsidiariamente, pelos prejuízos decorrentes dos danos causados pelo transportador marítimo, seu protegido, desde que este não satisfaça o Direito alheio.

Em síntese: tem o referido Clube protetor responsabilidade solidária, mas 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, participa ativamente dos trabalhos de regulação de sinistro, acompanhado, instruindo e orientando o transportador, o que só evidencia seu interesse em relação ao caso concreto.

Logo, é perfeitamente possível a notificação ad cautelam do P&I Club dentro de uma lide forense, pois, em último caso, o P&I Club poderá ser obrigado a responder, em fase de execução, pelos prejuízos do seu tutelado, o transportador marítimo.

Trata-se de um entendimento vanguardista, há de se reconhecer e que ainda não configura a realidade no cenário jurídico brasileiro e mesmo internacional.

Mas, considerando a inteligência sistêmica do ordenamento jurídico, já aludida ao longo deste livro e que outras vezes será mencionada, muito aproveita a indagação?

Por que não considerar a responsabilidade do P&I Club nos casos concretos envolvendo a responsabilidade do transportador marítimo?

Ora, ele, o P&I Club 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, em nome daquele.

O que não se pode é deixar o credor prejudicado quando o transportador literalmente se evapora do cenário empresarial, não tem mais linhas regulares para o país do credor e não possui bens para a contrição. Nesse sentido, a responsabilidade 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, pode-se fazer um alinhamento, absolutamente correto, entre as figuras do P&I Club e o de um segurador.

Ora, como exposto, o P&I Club, embora com outra natureza jurídica, não deixa de ser, em essência, um verdadeiro segurador.

Pois bem, se o ordenamento jurídico permite que o segurador venha a ser denunciado numa lide diante do fato de poder vir a ser condenado a pagar em regresso àquilo que a parte denunciante está compelida a pagar como objeto da lide, quer nos parecer correta a analogia com a figura do P&I Club.

Em verdade, ele é um segurador do armador e/ou do transportador, atuando em nome e em benefício deste.

São pessoas distintas, não se confundem, mas que mantêm estreitos laços entre si.

Demais, a função principal e talvez essencial do P&I Club é, tal qual um segurador de fato e de Direito, reconstituir o patrimônio do segurado em caso de ocorrência de algum risco coberto na apólice de seguro.

Embora não exista uma apólice propriamente dita, existe, sim, um pacto e um rol de tradições que equiparam em tudo a condição do P&I Club com a de um segurador em sentido estrito.

E se este pode vir a responder pelos prejuízos causados pelo segurado numa dada disputa judicial, nada impede, juridicamente considerando, o P&I Club de responder também e diretamente, mesmo que por meio de denunciação, pelos prejuízos causados por seu protegido.

Aliás, o próprio nome do P&I Club permite tal ilação, já que se trata de um clube de proteção e de indenização. Ele existe para proteger e indenizar seus filiados, associados, essencialmente segurados, dos prejuízos que estes são obrigados a reparar a quem de Direito. Trata-se, numa linguagem mais própria do direito do seguro, de uma indenização à base de reembolso.

Todavia, se o transportador, associado, por algum motivo não puder no caso concreto suportar com os ônus 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-se em conta a necessidade de se punir exemplarmente o ofensor e proteger o ofendido.

A intimação do P&I Club é o primeiro passo; eventual denunciação da lide, um passo seguinte.

Os meios e mecanismos instrumentais, processuais, são menos importantes; o que se deve ter em consideração neste momento é a possibilidade concreta do P&I Club responder, direta ou subsidiariamente, pelos prejuízos causados por seus associados.

Se o conceito de solidariedade não se ajusta completamente à hipótese, embora perfeitamente possível de ser cogitado, o de responsabilidade solidária é muito coerente e correto do ponto de vista jurídico, porque muito se harmoniza aos comentados princípios jurídicos que instruem os mecanismos de calibragem do ordenamento jurídico.

Fechando aspas.

A reprodução do trecho do livro expõe quem é o P&I Club, sua natureza jurídica e sua importância, ao tempo em que defende a possibilidade de ele responder, por meio de notificação, subsidiariamente, pelos prejuízos causados pelo seu tutelado.

E os argumentos jurídicos são muito sólidos e robustos em tal sentido. Mas importante ter em mente que os estudos mais recentes e os trabalhos executados em parceria com os correspondentes profissionais na Europa autorizam inteligência segura e forte no sentido de o P&I Club ser devedor solidário do transportador.

Não se trata, aqui, de presumir a solidariedade do clube. Todo o mundo sabe que solidariedade não se presume. Trata-se da certeza em face do contexto fático-jurídico. O P&I Club é, como já mencionado mais de uma vez, espécie de segurador, de garantidor, do transportador, sendo, portanto, à luz do direito processual civil, perfeitamente possível uma demanda diretamente contra ele.

Como se revela possível postular pleitos cautelares, autônomos ou incidentais, visando *fianças bancárias, depósitos judiciais ou bancários preventivos* e/ou cartas fidejussórias, mediante ou não prévios arrestos ou embargos de navios vinculados ao clube, tudo em nome da justiça.

O objetivo é o de garantir o futuro crédito, o exercício pleno do direito e o respeito ao patrimônio e à autoridade judicial brasileiros.

Nesse sentido, quer me parecer importante repetir o que acima reproduzido:

Demais, a função principal e talvez essencial do P&I Club é, tal qual um segurador de fato e de Direito, reconstituir o patrimônio do segurado em caso de ocorrência de algum risco coberto na apólice de seguro. [...] Embora não exista uma apólice propriamente dita, existe, sim, um pacto e um rol de tradições que equiparam em tudo a condição do P&I Club com a de um segurador em sentido estrito. [...] E se este pode vir a responder pelos prejuízos causados pelo segurado numa dada disputa judicial, nada impede, juridicamente considerando, o P&I Club de responder também e diretamente, mesmo que por meio de denunciação, pelos prejuízos causados por seu protegido. [...] Aliás, o próprio nome do P&I Club permite tal ilação, já que se trata de um clube de proteção e de indenização. Ele existe para proteger e indenizar seus filiados, associados, essencialmente segurados, dos prejuízos que estes são obrigados a reparar a quem de Direito. Trata-se, numa linguagem mais própria do direito do seguro, de uma indenização à base de reembolso.

Com isso, tem-se a proteção dos legítimos interesses daqueles que litigam contra transportadores marítimos e do próprio Estado brasileiro.

E também, como já defendi, a

intimação do P&I Club é o primeiro passo; eventual denunciação da lide, um passo seguinte. [...] Os meios e mecanismos instrumentais, processuais, são menos importantes; o que se deve ter em consideração neste momento é a possibilidade concreta do P&I Club responder, direta ou subsidiariamente, pelos prejuízos causados por seus associados. [...] Se o conceito de solidariedade não se ajusta completamente à hipótese, embora perfeitamente possível de ser cogitado, o de responsabilidade solidária é muito coerente e correto do ponto de vista jurídico, porque muito se harmoniza aos comentados princípios jurídicos que instruem os mecanismos de calibragem do ordenamento jurídico.

Acrescentando, relativamente ao que acima exposto, que não só a notificação/intimação posterior é possível, mas o próprio ajuizamento direto, a demanda contra o P&I Club, pois incontroversa a responsabilidade dele pelos prejuízos causados pelo armador e, portanto, o dever de responder por eles.

Em resumo, *o P&I Club tem ampla legitimidade para responder pelos danos e prejuízos do armador, transportador, causador do sinistro, secundária ou diretamente, solidária ou isoladamente.*

Os argumentos são ora trabalhados com muita dedicação pela parceria Smera-MCLG e alguns não constam nessa manifestação aberta por mera estratégia profissional, na medida em que reservados para o uso na arena judicial, mas asseguro que todos são hábeis e eficazes.

O que se pretende divulgar é que haverá uma nova e mais enérgica postura para a defesa dos direitos e interesses do universo “cargo”, atacando de frente os P&I Clubs a fim de que não escapem de suas obrigações legais por conta de imbróglios e tergiversações jurídicas.

Fecho aspas.

De longa data, pelo teor de tudo o que foi acima reproduzido, é que acredito convictamente que o P&I Club é devedor solidário ou, ao menos, subsidiário do armador.

Nunca é demais afirmar que esse entendimento se escora em princípios gerais do Direito, na ordem moral, na inteligência sistêmica do ordenamento jurídico brasileiro e, em especial, no sentido autêntico de justiça, tal como exposto no antigo Código Justiniano: “[...] dar a cada um o que é seu”.

Mas, a bem da verdade, faltava ao entendimento o respaldo normativo direto, não anelado a algum modo de sofisticada exegese, sendo exatamente esse o ponto fraco da tese, o que impediu sucesso em exercícios concretos por meio de litígios forenses.

Faltava, mas não mais.

A IMO – Organização Marítima Internacional deu o expediente normativo para tanto, robustecendo a tese da responsabilidade civil do P&I Club pelos danos e prejuízos do seu associado, o armador.

Embora relativamente antigo, de 1999, somente há pouco tempo o expediente tornou-se efetivo e hábil para produção de efeitos jurídicos, inclusive no sistema legal brasileiro, razão pela qual é conferido o rótulo de novidade ao seu teor.

Fala-se da Resolução A. 898 (21), adotada em 25 de novembro de 1999, por ocasião da 21ª Sessão da Assembleia da organização, segundo o item 10 da Agenda, e que dispõe sobre as "diretrizes a respeito das responsabilidades dos armadores em matéria de reclamações marítimas", cujo teor vai ao encontro do anseio em questão.

Embora referida resolução reconheça a figura da limitação de responsabilidade do armador, algo incompatível com o ordenamento jurídico brasileiro – e que não é de modo algum reconhecido no país, até mesmo por causa da garantia constitucional fundamental da ampla reparação civil e do princípio da reparação civil integral do art. 944 do Código Civil –, há em seu conteúdo algo muito interessante, que há de ser invocado constantemente, ainda que por meio de discurso de contradição:

Acreditando que o direito à limitação de responsabilidade deve ser contrabalanceado por um dever de o armador adotar medidas adequadas para garantir que as reclamações legítimas sejam atendidas, em especial através da contratação de uma cobertura de seguros eficaz.

Não é necessário grande esforço hermenêutico para entender que aquilo que se tem por reclamação legítima há de ser tratado sem o amparo da limitação, impondo-se a reparação civil integral, ainda que por meio de seguro. Ora, quando se fala em seguro, nesse contexto, fala-se em cobertura pelo P&I Club.

A Resolução ainda esclarece que

o termo "seguro"refere-se ao seguro com ou sem franquias e compreende, por exemplo, um seguro de indenização do tipo geralmente fornecido pelos membros do Grupo Internacional de Clubes de Seguro e Proteção (P&I Clubs) e outras formas efetivas de seguro (incluindo o autosseguro) e garantia financeira que ofereçam similares de cobertura.

Referida disposição vincula definitivamente o clube e o armador, autorizando inteligência favorável à solidariedade ou subsidiariedade, impondo àquele, por conta dos danos e prejuízos por este provocados, o dever de reparação junto a terceiros, tanto que consta da Resolução o seguinte: "O termo 'reclamações de carga' refere-se a reclamações relacionadas a perda, dano ou atraso na entrega da carga transportada pelo mar".

Usar tais disposições em favor da tese é medida que muito convém, sem receio algum da contrapartida da limitação de responsabilidade do armador, uma vez que essa figura não é admitida pelo ordenamento jurídico brasileiro, pelas regras legais e pela jurisprudência. Outrossim, a própria Resolução, ao tratar do assunto, aponta um caminho que fortalece esse entendimento: "O termo 'Convenção sobre Limitação' refere-se à Convenção Internacional sobre Limitação de Responsabilidade para Reclamações Marítimas, de 1976, incluindo qualquer emenda que esteja em vigor internacionalmente".

Afirma-se que o texto acima destacado fortalece o entendimento quanto ao não reconhecimento da limitação de responsabilidade do armador, porque faz menção expressa a Convenção Internacional que não produz efeitos jurídicos no Brasil, eis que o País não foi dela signatário. Aliás, o Brasil nunca incorporou ao seu sistema legal qualquer Convenção Internacional de Direito Marítimo, mantendo delas altiva e benfazeja distância, e prestigiando seu ordenamento que, na matéria, merece destaque, dado que é, sem dúvida, um dos mais justos de todo o mundo.

Pois bem, a Resolução internacional em destaque pode finalmente ser bem aplicada, depois de tantos anos em que figurou como mero conteúdo programático, porque o ordenamento jurídico brasileiro de fato passou a ter disposição normativa que se harmoniza ao seu conteúdo e abre o espaço necessário para a integração.

Trata-se da Resolução nº 5.032/2016 da Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que, em seu art. 2º, VI, define e dispõe que:

Cadastro de Transportador Marítimo Estrangeiro – Cate: formulário informatizado disponibilizado pela Antaq em sua página na internet, que contempla as operações da navegação de longo curso com origem ou destino em portos brasileiros, destinado ao preenchimento pelo transportador marítimo efetivo, por agente marítimo que o represente ou mandatário – identificado pelo nome e registro no CPF ou CNPJ/MF, complementado com endereço, número de telefone e endereço eletrônico (e-mail) –, informando o tipo de carga transportado e o volume de carga transportado por mas nos dois semestres civis anteriores, e o Clube de Proteção e Indenização (Clube de P&I – Protection and Indemnity Club) vinculado, com a data de cobertura do seguro.

A norma administrativa impõe ao transportador marítimo (armador), quando do seu cadastro, o dever de informar seu P&I Club e a respectiva cobertura securitária, tendo isso como condição imprescindível do registro.

Ora, não é exagero dizer que essa norma constitua fundamento legal da obrigatoriedade da cobertura de seguro por meio de P&I Club e, assim, que este seja responsável solidário ou subsidiário do seu segurado.

Há, portanto, um fundamento normativo para endossar todos os fundamentos jurídicos até então defendidos para a imputação de responsabilidade direta do P&I Club pelos danos e prejuízos provocados por seu segurado, o armador.

Essa argumentação certamente passará a encorpar os pleitos judiciais de reparação de danos ou de ressarcimento em regresso formulados contra armadores (transportadores marítimos), e que serão, senão sempre, mas em muitos casos, dirigidos também contra os P&I Clubs, seja por solidariedade, seja por subsidiariedade.

Com isso, espera-se, a efetividade dos litígios judiciais será maior e os credores não serão mais prejudicados em seus legítimos interesses, como sói ocorrer no cenário geral do direito marítimo.

---

[1] Nota dos autores: 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.