



A CARTA PROTESTO, O DIREITO DOS SEGUROS E O DIREITO DOS TRANSPORTES

TEMAS POLÊMICOS: PERGUNTAS E RESPOSTAS

No dia 6 de maio do ano em curso, realizamos com o **Portal Jurídico Migalhas** *webinar* para tratar um dos temas mais polêmicos do Direito dos Seguros e do Direito dos Transportes: a carta protesto, também conhecida como protesto do recebedor.

Somos continuamente indagados a respeito dela, da qual já tratamos em artigos, ensaios, pareceres, livros, palestras, conferências e peças forenses. O assunto, portanto, nos é bastante familiar e nossas posições, conhecidas.

O objetivo da *webinar* foi buscar a convergência dos interesses de seguradores, corretores de seguros e donos de cargas (segurados), assegurando a saúde do ressarcimento e do negócio de seguro.

Evidente que não nutrimos ilusões de ter na ocasião exaurido todas as dúvidas e pacificado questões sensíveis e complexas. Longe disso, aliás. Esperamos ter ajudado na reflexão geral e, a partir delas, nas práticas orientadas pela buscada convergência. Em forma de perguntas e respostas, estas notas visam a contribuir ainda mais para isso, registrando o que falamos.

Esperamos que o conteúdo a seguir possa ser realmente útil a todos e desde já agradecemos a gentil e honrosa atenção.

1) Qual a fonte legal da carta protesto?

É o Art. 754 do Código Civil.

Art. 754. *As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.*

Parágrafo único. *No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.*



Antes de 2002, data da entrada em vigor do Código Civil, a carta protesto era regulada pelo art. 756 do CPC/1939 c/c art. 1.218, XI, CPC/1973.

Esse artigo havia sido implicitamente revogado pelo conflito aparente de normas. Com a entrada em vigor do Código de Processo Civil de 2015 a revogação se tornou expressa.

O artigo em vigor criou algo que antes não existia no tema: causa decadencial de direito. Exatamente por isso, a atenção com a carta protesto cresceu substancialmente; por outro lado, ampliou de cinco para dez dias o prazo de sua apresentação.

Tanto antes como agora o instrumento não tem forma e conteúdo específicos. Qualquer meio idôneo serve para dotá-lo de existência, validade e eficácia. Igualmente simples pode ser seu conteúdo, bastando a identificação do transportador, da carga, do titular do direito e a exteriorização do inconformismo.

Bom que se diga que a **carta protesto é exigível somente contra transportadores**, já que se encontra na parte do Código Civil que trata do contrato de transporte. Logo, **não é exigível contra depositários e afins**.

Sobre o prazo de **dez dias**, convém dizer que é aplicável contra todos os transportadores, **menos o aéreo em contrato internacional**.

No caso há o prazo de 14 dias, segundo a **Convenção de Montreal**, art. 31.2, cuja dicção é a seguinte: *“Em caso de avaria, o destinatário deverá apresentar ao transportador um protesto, imediatamente após haver sido notada tal avaria e, o mais tardar, dentro do prazo de sete dias para a bagagem registrada e de quatorze dias para a carga, a partir da data de seu recebimento. Em caso de atraso, o protesto deverá ser feito o mais tardar dentro de vinte e um dias a contar do dia em que a bagagem ou a carga haja sido posta à sua disposição.”*.

Como a Convenção de Montreal foi devidamente incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro, seu conteúdo se aplica. Pelo critério da especialidade, tem preferência em relação à regra geral.

2) A carta protesto pode ser substituída por outro documento?

Entendemos que pode ser perfeitamente substituída por outros documentos e instrumentos.

Falamos especialmente do Siscomex-mantra, do TFA (Termo de Faltas e Avarias), do Boletim de Ocorrência etc.



O conceito de *destinatário*, de que trata o parágrafo único do art. 754 do Código Civil, pode e deve ser entendido em sentido amplo. Não se limita necessariamente ao dono da carga.

Aquele que tem contato primeiro e que emite algum tipo de ressalva pode ser considerado destinatário. Nosso entendimento é antigo e anterior ao próprio artigo de lei atual. O saudoso fundador do escritório, Rubens Walter Machado, defendia por igual que outros instrumentos eram suficientemente hábeis para tipificar a carta protesto. Ele o dizia antes, nós o dizemos hoje; e fundados nas mesmas razões, perfeitamente cabíveis ao artigo de lei atual.

Aliás, mais do que cabíveis. Exatamente por impor até então inexistente causa decadencial, o artigo tem que ser interpretado de forma mais aberta, com vistas a proteger os interesses do credor insatisfeito, da vítima do dano, e não a beneficiar, além do que se pode ter por razoável e moralmente ordenado, o causador de dano, o protagonista de ato ilícito.

Claro que nosso entendimento, que é antigo, submete-se a críticas e contrapontos. Encontra-se, todavia, fortemente amparado pela jurisprudência. A quantidade de decisões a favor é muito maior do que as em sentido contrário.

Apresentamos exemplos, antigos e recentíssimos, do **Tribunal de Justiça de São Paulo** e do **Superior Tribunal de Justiça**:

APELAÇÃO. AÇÃO DE REGRESSO. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS. Propositura pela seguradora em face da transportadora, visando o ressarcimento do valor pago ao segurado em razão de avarias e danos nos produtos transportados pela requerida. (...) **Ausência do protesto previsto no artigo 754, parágrafo único, do Código Civil não isentou a transportadora da responsabilidade pelos danos causados, mormente em face da seguradora – Possibilidade do reconhecimento da ocorrência dos danos por intermédio de outras provas, ainda que o destinatário não tivesse formalizado o protesto em 10 dias** – Precedentes deste Egrégio Tribunal de Justiça. Reforma da sentença, com o afastamento da decadência, viabilizando a análise do mérito. (...) (TJSP; Apelação Cível 1016245-13.2015.8.26.0562; Relator (a): Sílvia Maria Facchina Esposito Martinez; Órgão Julgador: 24ª Câmara de Direito Privado; N/A - N/A; Data do Julgamento: 01/12/2016; Data de Registro: 07/12/2016)

APELAÇÃO - AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO DE DANOS - SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA – (...) **TRANSPORTE INTERNACIONAL - CONTÊINER EMBARCADO NO PORTO DE HAMBURGO SEM QUALQUER RESSALVA - RECEBIMENTO NO PORTO DE SANTOS COM AVARIAS - MERCADORIAS QUE NÃO CHEGARAM INTACTAS NO DESTINO FINAL - OXIDAÇÃO - RESSARCIMENTO PELA SEGURADORA - REGRESSO - SÚMULA 188 DO STF - RECURSO DESPROVIDO, COM DETERMINAÇÃO, MAJORADOS OS HONORÁRIOS.** (TJSP; Apelação Cível 1000377-16.2021.8.26.0002; Relator (a): Carlos Abrão; Órgão Julgador: 14ª Câmara de Direito Privado; N/A - N/A; Data do Julgamento: 03/03/2022; Data de Registro: 03/03/2022)

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. (...). PRESUNÇÃO LEGAL. **PRAZO. ART. 754, CAPUT E PARÁGRAFO ÚNICO,**



DO CC/02. RECLAMAÇÕES E PROTESTOS. INFORMALIDADE. TRANSPORTADORES. SOLIDARIEDADE. ART. 756 DO CC/02. EFEITO. DEFESAS REAIS OU COMUNS. ART. 281 DO CC/02. AVARIAS. PERDAS. CIÊNCIA. QUALQUER DEVEDOR SOLIDÁRIO. SUFICIÊNCIA. ART. 10 DO CPC/15. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. SÚMULA 211/STJ. DISSÍDIO JURISPRUDENCIAL. SIMILITUDE FÁTICA NÃO DEMONSTRADA. INDENIZAÇÃO. TARIFAÇÃO. SEGURADORA. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E DE MONTREAL. INCIDÊNCIA. FUNDAMENTO DO ACÓRDÃO NÃO IMPUGNADO. SÚMULA 283/STF. (REsp 1876800/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 16/03/2021, DJe 22/03/2021)

13. Na hipótese dos autos, o Mantra de importação do Siscomex da INFRAERO supre a falta de protesto do destinatário, porque dá conta, de forma documental e antes do prazo decadencial, que a obrigação do transportador não foi cumprida regularmente, afastando a presunção do caput e do parágrafo único do art. 754 do CC/02. (REsp 1876800/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 16/03/2021, DJe 22/03/2021)

AÇÃO DE REGRESSO - TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS - SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA - APELAÇÃO DA RÉ - Decadência - Inocorrência - Documento de vistoria, emitido pelo sistema "Siscomex/Mantra", no momento do desembarque da mercadoria, que é suficiente para o conhecimento da transportadora e suprir eventual notificação da empresa aérea - Precedentes - Pretensão afastada. -

(TJSP; Apelação Cível 1066816-43.2020.8.26.0002; Relator (a): Marino Neto; Órgão Julgador: 11ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro - 11ª Vara Cível; Data do Julgamento: 10/03/2022; Data de Registro: 10/03/2022)

E especificamente em relação ao protesto previsto na CONVENÇÃO DE MONTREAL, que, dissemos antes, é diferenciado, temos julgados como este:

Regressiva – Seguradora – Transporte aéreo internacional de carga – (...) Decadência – Inocorrência – Extrato da Infraero com o registro da avaria emitido no momento do desembarque – **Documento hábil para fins da reclamação prevista no artigo 754 do Código Civil – Precedentes – Prazo de 14 (quatorze) dias previsto no artigo 31, alínea 2, da Convenção de Montreal, devidamente observado – Preliminares rejeitadas.** Avaria da mercadoria transportada – **Relatório Siscomex-Mantra** – Parte autora que se desincumbiu de seu ônus probatório – Artigo 373, inciso I, do CPC – Atendimento – Nexo causal e culpa – Reconhecimento – Presunção de culpa do transportador (...). (TJSP; Apelação Cível 1014175-78.2020.8.26.0002; Relator (a): Henrique Rodriguez Clavio; Órgão Julgador: 18ª Câmara de Direito Privado; N/A - N/A; Data do Julgamento: 15/03/2022; Data de Registro: 15/03/2022)

Por fim, lembramos que existem muitos casos – a literatura profissional nos autoriza a dizê-lo – nos quais o próprio transportador informa o dano ou reconhece sua responsabilidade. Especialmente nestes, que importância há na apresentação ou não da carta protesto? Nenhuma.



O protesto tem por objetivo proteger o transportador de alegações de danos e responsabilidades descabidas, descontextualizadas ou desprovidas de bom senso. Em situações em que ele mesmo reconhece o dano, que a carga estava sob sua custódia, contratual e/ou física, a prescindibilidade da proteção deriva de pressuposto lógico, informado pelos princípios da razoabilidade e praticidade.

3) Exige-se a carta protesto em sinistros ocorridos no exterior?

A regra do art. 754 do Código Civil só se aplica no Brasil. Não se pode falar em necessidade de carta protesto em sinistros no exterior e/ou envolvendo exportações. Fala-se apenas aos casos de importações e em danos de transportes no Brasil.

Aqui é um ponto bem objetivo e que, ao contrário de outros, não comporta discussão.

Pelo princípio de territorialidade, a lei do Brasil só pode ser exercida no território nacional; igualmente, não se pode exigir do brasileiro o cumprimento de norma vigente no exterior por algo incidente no país.

Relativamente ao que afirmado imediatamente acima, na parte final, afirmamos que não é necessário ao dono da carga em caso de dano no exterior se ocupar de conhecer a legislação estrangeira a fim de identificar nela a existência ou não da carta protesto.

Em síntese: não há que se falar em carta protesto em sinistros não ocorridos no Brasil.

Nesse sentido, a **jurisprudência**:

Ação regressiva de ressarcimento de danos julgada improcedente - Seguradora sub-rogada - Contrato de seguro de transporte marítimo internacional - **Avaria de mercadorias - Artigo 754 do Código Civil - Decadência decorrente de falta de protesto afastada - Exportação - Importadora estrangeira que não está obrigada a cumprir a legislação nacional - Realização de vistoria aduaneira por terminal portuário da Holanda - Notificação do termo de avarias ao transportador - Vistoria particular conjunta realizada após o decurso de dez dias - Irrelevância** - Danos comprovados e não impugnados - Responsabilidade objetiva do transportador não afastada - Ônus da prova não atendido - Descumprimento do disposto no art. 373, inc. II, do CPC - Recurso da autora provido e recurso da ré não conhecido (TJSP; Apelação 1002847-62.2016.8.26.0562; Relator (a): Miguel Petroni Neto; Órgão Julgador: 16ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 8ª Vara Cível; Data do Julgamento: 21/08/2018; Data de Registro: 28/08/2018)

PROTESTO - Contrato de transporte - Previsão no art. 754 do Código Civil - Mercadoria descarregada no Japão, onde não há incidência, nem mesmo por



previsão contratual, da norma brasileira - Prova, contudo, de que houve insurgência contra as avarias, apresentando o Notice of Claim (aviso de reclamação) - Preliminar afastada. AÇÃO DE REGRESSO - Seguro - Transporte marítimo de mercadorias (...) (TJSP; Apelação Cível 1033909-57.2015.8.26.0562; Relator (a): Mendes Pereira; Órgão Julgador: 15ª Câmara de Direito Privado; N/A - N/A; Data do Julgamento: 30/05/2017; Data de Registro: 06/06/2017)

4) Em cadeia logística de transporte, a carta protesto há de ser endereçada a todos os atores?

Entendemos que sim. O protesto dirigido a um dos atores a todos aproveita, e com isso se beneficia o dono da carga, em porção mais do que justa e razoável.

No mundo ideal, o protesto lançado contra cada ator seria o ideal. Mas não vivemos no mundo ideal, e sim no dos fatos; e neste, sem ofensa à arte da prudência, é a arte do possível que há de ser constantemente exercitada. Parece-nos exagerado, e muito oneroso ao dono de carga, exigir que todos os participantes do transporte sejam formalmente protestados. Cabe no caso a famosa frase dos Três Mosqueteiros: “um por todos e todos por um”.

Estamos muito convencidos de que basta que um dos transportadores seja protestado para o comando do art. 754 do Código Civil ser atingido. Assim, se o dono da carga protestar o último participante da cadeia de transporte, ou se optar por aquele com quem tem vínculo efetivo, a decadência não se operará.

Evidentemente que falamos de transportes sucessivo e cumulativo, pois no multimodal isso sequer se cogita. Bastará ao interessado protestar o responsável de direito. Quando houver agente de cargas (ou agente logístico), a ideia ora defendida é ainda mais robustecida com o protesto endereçado a ele.

Em síntese: um vale por todos, preferindo-se, sempre para o bem e a devida comodidade do dono da carga, o protesto endereçado ao ator que ele ou embarcador contratou.

Vejamos o que diz importante decisão, recente, já citada nestas notas, do **Superior Tribunal de Justiça**: “(...) Por esse motivo, a contrario sensu, uma vez dada a ciência imediata de avarias ou de extravios antes do prazo do art. 754 caput e seu parágrafo único do CC/02 a qualquer devedor solidário, não há a incidência da presunção de regularidade do transporte e a dívida pelo descumprimento contrato existe.” (Resp 1876800/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 16/03/2021, DJe 22/03/2021)

5) É possível encaminhar a carta protesto por e-mail?



Sim, mesmo sem um sistema específico de confirmação de recebimento e leitura.

Essa deveria ser uma não-questão. Vivemos o tempo da quarta revolução industrial, da era digital. A própria Justiça faz uso dos meios eletrônicos, e a legislação cada vez mais avança nesse sentido. Logo, não vemos problema algum em usar o e-mail, mesmo que não haja algum identificador específico de recebimento e leitura.

Se houver, nada mais o que se discutir, obviamente. Mas a falta de um tal aviso não pode ser motivo razoável para não validar a carta protesto.

Até por conta de sua natureza simples e da necessidade de proteger de modo especial os direitos do credor, da vítima do dano, o encaminhamento da mensagem é o que basta.

Novamente invocamos o citado e recente acórdão do **Superior Tribunal de Justiça**, da lavra de eminente **Ministra Nancy Andrighi**: *“As reclamações relativas às avarias ou perdas não exigem forma especial para efetivação, que podem ser feitas, inclusive, no próprio conhecimento, bastando sua documentação para ilidir a presunção de regularidade do transporte.”* (REsp 1876800/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 16/03/2021, DJe 22/03/2021)

6) Carta protesto via postal: os dez dias são para encaminhamento ou recebimento?

Defendemos que se considera a data do encaminhamento, da postagem da carta. O recebimento pode ser depois dos dez dias. Importa encaminhá-la.

Em que pesem opiniões em contrário, não raro inspiradas num excesso de cautela, considerar o prazo de dez dias para efetivo recebimento é dar ao transportador, ao autor do dano, um poder que cabe ao dono da carga.

Nada diz a lei sobre recebimento, ela fala de denúncia. A denúncia da falta parcial ou do dano não perceptível à primeira vista é que tem que ser feita em até dez dias, não o efetivo conhecimento por parte do denunciado.

7) A decadência do art. 754 do Código Civil alcança o segurador sub-rogado?

Tema especialmente polêmico, complexo, sensível e delicado de tratar.



Isso porque o entendimento, que defendemos, de que a decadência do artigo de lei não alcança o segurador sub-rogado não pode ser entendido, de modo algum, como morte da carta protesto ou completa desoneração do dono da carga, segurado.

O que sustentamos é que a regra legal não alcança o segurador sub-rogado, porque ele não é parte do contrato de transporte.

Ao pagar a indenização de seguro, sub-rogar-se e buscar o ressarcimento em regresso, o segurador, mais do que exercer um direito, cumpre um dever, um ato de fidelidade ao mútuo, ao colégio de segurados.

Há função social nisso. Defender os direitos e interesses do mútuo e obrigar o causador do dano à reparação justa e integral: a saúde do contrato de seguro é também fortalecida pelo ressarcimento.

Por isso, quanto menos impedimentos, melhor. Quanto menos problemas e entraves legais e jurisprudenciais, melhor.

O pagamento da indenização muda o cenário geral e coloca em destaque o Direito dos Seguros e o Direito Civil. No caso sai de cena o Direito dos Transportes. Trata-se, pois, de uma disputa entre um credor e um devedor, entre o sub-rogado no direito da vítima e o que a ela causou danos.

Queremos com isso dizer que o segurador sub-rogado não se submete aos termos e condições do contrato de transporte nem à legislação específica que envolvia inicialmente o dono da carga, segurado, e o transportador.

Diante disso, o segurador não é obrigado a apresentar, em reclamação extrajudicial ou em pleito judicial, a carta protesto.

A regra do art. 754, que está na parte do Código Civil a tratar especialmente do contrato de transportes, sendo portanto norma típica de Direito dos Transportes, não projeta efeitos ao segurador sub-rogado, mas tão-somente ao dono da carga, ao segurado.

Insistimos: isso não quer dizer que estará o segurado, no âmbito do contrato de seguro, desonerado de apresentar a carta protesto. Quer dizer apenas que, se por algum motivo, o segurador sub-rogado não a tiver em mãos, ainda assim o exercício do ressarcimento em regresso será possível e não se falará em decadência.

Nesse sentido, **sólida jurisprudência:**

AGRAVO INTERNO. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. SEGURO. TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. AÇÃO REGRESSIVA. PRESCRIÇÃO. TERMO INICIAL. PAGAMENTO INTEGRAL DA INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA. PRECEDENTES. AVARIAS NA CARGA. PROTESTO. INEXISTÊNCIA. IRRELEVÂNCIA. PRAZO DECADENCIAL. INAPLICABILIDADE. DECISÃO MANTIDA POR SEUS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS.



1. Nos termos da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, o termo inicial do prazo prescricional do direito de a seguradora pleitear a indenização do dano causado por terceiro ao segurado é a data em que foi efetuado o pagamento da indenização securitária.

Precedentes.

2. Prazo decadencial de dez dias para o protesto acerca da existência de avarias que não tem eficácia contra a seguradora sub-rogada, que está sujeita a prazo prescricional anual.

3. Agravo interno a que se nega provimento.

(AgInt nos EDcl no AREsp 1207435/SP, Rel. Ministra MARIA ISABEL GALLOTTI, QUARTA TURMA, julgado em 15/06/2020, DJe 17/06/2020)

Considero acertadas e pertinentes os fundamentos adotados pelo acórdão recorrido no tocante à arguição de decadência com base no parágrafo único do art. 754 do Código Civil. Isso porque tal dispositivo somente diz respeito às relações entre o transportador e o destinatário da carga, não se aplicando à seguradora, cujo direito de regresso é disciplinado pelo art. 786 do mesmo diploma legal. O comando normativo em tela aplica-se entre a transportadora e a destinatária e não com a seguradora, como pretende a embargante. É que a seguradora por óbvio carece de interesse em reclamar eventuais avarias da carga, pois pretende sub-rogar-se no direito ao ressarcimento contra o responsável pelo sinistro.

Desse modo, a seguradora não está sujeita ao prazo decadencial de dez dias, se a própria lei fixa o prazo de um ano para que o segurado se volte contra o segurador e vice-versa, consoante os termos do art. 206, § 1º, II, do Código Civil.

Ademais, ao contrário do que pretende fazer crer a requerente, a decisão embargada trilhou no mesmo sentido da orientação jurisprudencial desta Corte de que é de um ano o prazo de prescrição para o ajuizamento de ações em que a seguradora pretende o ressarcimento de valores pagos a título de indenização. Inclusive, foram citados precedentes que cuidaram especificamente do tema da prescrição da ação regressiva pela seguradora, no que se refere a transporte marítimo de cargas. (EDcl no AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 1.207.435 – SP (2017/0303476-9), MINISTRA MARIA ISABEL GALLOTTI, DJe 15/06/2018)

Cobrança de indenização securitária – Contrato de seguro de transporte internacional de mercadorias (equipamentos eletrônicos de áudio e iluminação) – Ação julgada improcedente por ausente carta de protesto tempestiva encaminhada pela seguradora a toda cadeia logística de transporte – Descabimento - Prazo do art. 754, § único, do Código Civil que se aplica à reclamação entre o proprietário da carga e o respectivo transportador, não interferindo na relação jurídica estabelecida entre o proprietário da carga (autora) e a seguradora (ré) – Precedentes do STJ e TJSP - Não obstante a desnecessidade de protesto contra toda a cadeia logística, a recusa ao pagamento da indenização securitária se mostra legítima, porém, por fundamento diverso – Transporte multimodal - Alegação de ocorrência de avarias/subtração de parte das mercadorias durante o transporte rodoviário – Inexistência de prova efetiva de avaria/subtração da carga segurada pelo transportador e sua verificação pela seguradora logo após o desembarque na sede da empresa – Provas produzidas não permitem identificar os lotes supostamente subtraídos durante o transporte rodoviário da carga - Autora não se desincumbiu do ônus de comprovar os fatos constitutivos de seu direito ao pagamento de indenização securitária (art. 373, I, do CPC) – Recurso negado. (TJSP; Apelação Cível 1087583-02.2020.8.26.0100; Relator (a): Francisco Giaquinto; Órgão Julgador: 13ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional



II - Santo Amaro - 12ª Vara Cível; Data do Julgamento: 27/04/2022; Data de Registro: 27/04/2022)

Apelação cível. Ação regressiva. Transporte marítimo de mercadorias. Pretensão de ressarcimento de indenização em razão de avarias na mercadoria segurada (chapas de ACM). Sentença de improcedência. Inconformismo da autora. DECADÊNCIA. Prazo de dez dias para a seguradora sub-rogada denunciar o dano ao transportador, sob pena de decadência do direito, nos termos do parágrafo único do art. 754 do Código Civil. Descabimento. Direito de regresso regido pelo art. 786 do mesmo Código. Precedentes do E. STJ e desta C. Corte. Sentença reformada neste aspecto. PRESCRIÇÃO. Prazo prescricional anual previsto na Lei n. 11.442/2007, cujo início para a seguradora, em ação regressiva, ocorre com o pagamento da indenização securitária. Protesto judicial que interrompe a prescrição. Medida válida, no caso concreto. Reinício do prazo após o último ato do processo interruptivo. Inteligência do parágrafo único do artigo 202 do Código Civil. Ação manejada no prazo legal. Sentença reformada neste aspecto. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. Instituto que dispensa, unicamente, o exame alusivo à presença de dolo ou culpa do transportador, mas não exonera o lesado de demonstrar a relação de causa e efeito entre a conduta daquele e o evento danoso. Nexo de causalidade não demonstrado. Conjunto probatório que não permite constatar com certeza se as avarias na carga ocorreram pelo ressecamento da borracha da parte inferior da porta do container, permitindo infiltração na unidade. Laudo de vistoria que não é conclusivo neste sentido. Lado outro, foi apurado que houve o incorreto armazenamento das chapas de ACM no interior do container, cuja mercadoria deveria ter sido transportada em pallet, quando foi acondicionada apenas com duas madeiras de fina espessura, não atendendo orientação de manual de especificações técnicas da mercadoria. Apuração, ainda, de ausência de sílica no interior do container para absorção da umidade, possibilitando a ocorrência de condensação, de modo a contribuir para danos das chapas localizadas na parte superior. Autora que dispensou a produção de outras provas, não se desincumbindo, a contento, do ônus do art. 373, inciso I, que lhe competia. Sentença modificada em parte para afastar a decadência e prescrição, mantida, contudo, a improcedência da ação. Recurso parcialmente provido. (TJSP; Apelação Cível 1007951-93.2020.8.26.0562; Relator (a): Rodolfo Pellizari; Órgão Julgador: 23ª Câmara de Direito Privado; Foro de Santos - 10ª Vara Cível; Data do Julgamento: 27/04/2022; Data de Registro: 27/04/2022)

Essa autonomia do segurador sub-rogado em relação à regra da carta protesto e a defesa da amplitude do direito de regresso, que é fundamentalmente um dever, um dos efeitos da sub-rogação, aparecem em muitos momentos do ordenamento jurídico brasileiro.

Vejamos o exemplo do nascimento desse direito-dever. Entende a jurisprudência dominante, a partir do Superior Tribunal de Justiça, que ele nasce não com o ato-fato danoso em si, como nasceria à vítima, segurado, mas com o pagamento da indenização de seguro. Trata-se da tese do *actio nata* pela sub-rogação, que basicamente consiste na seguinte afirmação: ao segurador, o direito de regresso contra o causador do dano surge apenas com o pagamento da indenização.



Por mais que tenhamos algumas reservas (senão muitas) em relação à tese, é fato que ela, ao menos neste momento histórico, é amplamente difundida nos meios e órgãos jurisdicionais. O trecho da decisão abaixo, da relatoria da eminente **Ministra Isabel Gallotti**, da quarta turma do **Superior Tribunal de Justiça**, trata dessa forma de encarar a prescrição e toca ainda no tema que imediatamente interessa aqui, a carta protesto.

AGRAVO INTERNO. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. SEGURO. TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. AÇÃO REGRESSIVA. PRESCRIÇÃO. TERMO INICIAL. PAGAMENTO INTEGRAL DA INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA. PRECEDENTES. AVARIAS NA CARGA. PROTESTO. INEXISTÊNCIA. IRRELEVÂNCIA. PRAZO DECADENCIAL. INAPLICABILIDADE. DECISÃO MANTIDA POR SEUS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS.

1. Nos termos da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, o termo inicial do prazo prescricional do direito de a seguradora pleitear a indenização do dano causado por terceiro ao segurado é a data em que foi efetuado o pagamento da indenização securitária. Precedentes.

2. Prazo decadencial de dez dias para o protesto acerca da existência de avarias que não tem eficácia contra a seguradora sub-rogada, que está sujeita a prazo prescricional anual. (AgInt nos EDcl no AREsp 1207435/SP, Rel. Ministra MARIA ISABEL GALLOTTI, QUARTA TURMA, julgado em 15/06/2020, DJe 17/06/2020)

Por isso tudo é que, feitas as devidas ressalvas e tomados os necessários cuidados, é que entendemos que, de fato, a regra da carta protesto não é oponível ao segurador sub-rogado.

8) A ausência ou intempestividade da carta protesto configura prejuízo ao direito de regresso do segurador? Pode o segurador negar o pagamento de indenização ao segurado, dono de carga?

Um assunto muito espinhoso, que tem que ser comentado com extrema prudência, elevadíssima temperança e um zelo quase apostólico. Mais do que noutros campos, a palavra *DEPENDE* aqui é imprescindível. Em tese, a ausência (ou intempestividade) da carta protesto prejudica, sim, o direito de regresso, já que a lei, em tese, atrela a ela uma causa decadencial do direito.

Mas, como vimos ao longo destas notas, especialmente nas respostas às perguntas 2 e 8, existem meios de supressão e de contorno da decadência. O instrumento pode ser substituído por outros, como o Siscomex-Mantra, o Termo de Faltas e Avarias ou o Boletim de Ocorrência.



Existem casos, não poucos, nos quais os próprios transportadores acusam danos nas cargas sob seus cuidados, e, por fim, há forte corrente jurisprudencial a dizer que a regra legal não vincula o segurador sub-rogado.

Então – insistimos em boa-fé no uso parcimonioso e inteligente da afirmação – que a ausência (ou intempestividade) da carta protesto pode prejudicar o direito de regresso, mas não necessariamente o fará. Existe muito e para lá de razoável espaço para discussão.

Sendo assim, o segurador pode negar o pagamento da indenização ao segurado, dono da carga, que não protesto (ou o faz intempestivamente) o transportador?

Novamente, depende.

Para respondermos e não sermos indevidamente interpretados, lembramos algumas coisas importantíssimas: 1) nosso objetivo é sempre o de garantir a possibilidade de ressarcimento e defender o reembolso das seguradoras; 2) gostamos muito da harmonização de interesses de todos os atores do negócio de seguro: segurador, corretor de seguros, segurado e, sim, sociedade em geral; 3) diferenciamos – e bem – o segurado que age sempre em boa-fé, que enxerga o segurador como parceiro de negócios, que tenta sinceramente cumprir seus deveres, daquele que é desidioso e que trata com desdém os termos da apólice de seguro.

Feitas essas lembranças, costumamos opinar em favor do pagamento da indenização de seguro mesmo diante da ausência ou da intempestividade da carta protesto. A menos que se tenha muito bem demonstrado o descaso e a falta deliberada do segurado, convém indenizar.

Entendemos, com base em tudo o que aqui expusemos, que é mais fácil efetuar o pagamento da indenização e buscar o ressarcimento em regresso do que negá-lo e responder ação do segurado.

Há valoração diferente do Poder Judiciário em tais situações. Na primeira, não se contamina necessariamente a responsabilidade civil do transportador. Na segunda, a chance de seguradores serem condenados é maior.

Que não se mudem as palavras deste texto. Somos bem claros. Conforme as circunstâncias dos casos concretos, os seguradores podem negar indenizações com fundamento na ofensa à cláusula geral, presente em todo contrato de seguro, de que o segurado não pode prejudicar o direito de regresso. Em tese, repetimos, a falta ou intempestividade da carta protesto gera decadência. Nós mesmos atuamos por seguradores em muitos casos assim.

Todavia, o que sugerimos, amparados na jurisprudência e em muitos pareceres ao mercado segurador, é: não havendo falta grave do segurado, buscando-se o bem comum, considerando-se a razão ontológica do contrato de seguro e mensurando-se



bem circunstâncias e perspectivas, pagar a indenização de seguro e buscar o ressarcimento em regresso contra o transportador.

Trata-se de postura que não fere de modo algum a ortodoxia do contrato de seguro, respeita em muitas medidas os interesses de todos os seus participantes e do mútuo, não beneficia indiretamente o causador do dano (o transportador) e evita traumas e dissabores entre os que estão do mesmo lado no jogo do Direito dos Seguros e do Direito dos Transportes, premiando-se o Direito Civil.

Essa sugestão leva ainda em conta a função social do negócio de seguro, porque não ofende os mecanismos de justa proteção dos seguradores, permite a recomposição patrimonial do mútuo, não desampara minimamente os segurados e permite o exercício da justiça contra os efetivos causadores de danos, os transportadores.

9) É preciso flexibilizar a regra legal da carta protesto?

Sem dúvida. Essa flexibilização há de ser prática e legislativa.

Começemos pela segunda: periodicamente, apresentamos a alguns membros do Congresso Nacional projetos de lei com vistas a revogar o art. 754 do Código Civil, ou ao menos mudar sua redação dela retirando a menção decadencial.

Numa linguagem mais constitucional do que civil, queremos transformar a natureza da regra, não sendo possível sua retirada da ordem jurídica, de eficácia plena em de conteúdo programático.

Até este momento não conseguimos êxito em nossa pretensão, mas não renunciamos a ela. Muito pelo contrário: continuamos a insistir e acreditamos no futuro sucesso, sobretudo se contarmos com o apoio de todas as instituições que atuam no setor de seguros.

Pois bem.

O outro modo de flexibilização é o prático. Tanto quanto possível, sem arroubos procedimentais, é necessário desonerar donos de cargas, segurados, de cuidados extremados, mais formalistas do que substanciais, com a observação da apresentação da carta protesto.

As notas que aqui registramos podem e devem ser aproveitadas para a flexibilização.

Por flexibilização não entenda ninguém descaso ou supressão do protesto, entenda-se apenas o que efetivamente sugerimos: facilitar a vida dos segurados e, ao mesmo tempo, salvaguardar direitos e interesses regressivos dos seguradores.



Isso é difícil? Preferimos a palavra *desafiador*. É possível? Perfeitamente.

Um amplo diálogo entre os atores do negócio de seguro, buscando-se sinceramente soluções e levando-se em conta o perfil e a necessidade dos segurados, suas particularidades, é, gostamos de pensar, o caminho ideal para tanto.

A carta protesto não deve ser encarada como elemento de discórdia, e sim como ponto de concordância.

CONCLUSÃO

Sabemos, como dissemos mais uma vez, que o tema carta-protesto é muito polêmico e não temos a pretensão de exauri-lo completamente.

Estamos, porém, seguros de nossas respostas, ainda que possam causar algum dissabor e permitir discussões.

Nossa segurança deriva do exercício profissional de anos e da fundamentação jurisprudencial.

O Direito está sempre em movimento e sua interpretação é variável no tempo, gostemos ou não disso.

Hoje, pensamos, que as respostas se ajustam bem ao cenário e contribuem para a tão almejada harmonização de interesses entre os protagonistas, diretos e indiretos, do negócio de seguro.

Lembramos que as respostas destas notas devem ser lidas com as lentes da proteção ampla ao direito de regresso, que é nosso principal objetivo quando o Direito Civil é chamado a tratar de situações que unem Direito dos Seguros e Direito dos Transportes.

Paulo Henrique Cremonese, advogado, sócio fundador de Machado, Cremonese, Lima e Gatas – Advogados Associados, mestre em Direito Internacional pela Universidade Católica de Santos, especialista em Direito dos Seguros, em Contratos e Danos e em Direito Processual Civil e Arbitragem pela Universidade de Salamanca, professor de Direito dos Seguros, membro efetivo da Academia Nacional de Seguros e Previdência (acadêmico), da AIDA-Brasil (Associação Internacional de Direito dos Seguros), do IASP – Instituto dos Advogados de São Paulo, da IUS CIVILE SALMANTICENSE (Espanha), vice-presidente da UJUCASP – União dos Juristas Católicos de São Paulo, presidente do IDTBrasil – Instituto de Direito dos Transportes, membro do CIST – Clube Internacional de Seguros de Transportes, autor de livros de Direito dos Transportes e Direitos dos Seguros, associado (conselheiro) da Sociedade Visconde de São Leopoldo (entidade mantenedora da Universidade Católica de Santos), laureado pela OAB-Santos pelo exercício ético e exemplar da profissão.



Machado, Cremoneze
Lima e Gotas
advogados associados

Marcio Roberto Gotas Moreira, advogado, sócio de Machado, Cremoneze, Lima e Gotas – Advogados Associados, membro efetivo do IDTBrasil – Instituto de Direito dos Transportes, mestre em Direitos Difusos e Coletivos pela Universidade Metropolitana de Santos, Especialista em Direito Processual Civil pelo COGEA-PUC-SP e professor de Direito dos Seguros.