

Por Aparecido Rocha (*)



O fim da carta-protesto é o desejo de todos os importadores e seus despachantes aduaneiros. Quando cem por cento de uma atividade tem a mesma opinião, algo não deve estar caminhando bem e precisa ser revisto. Isso é exatamente o que ocorre com os empresários brasileiros que atuam no comércio exterior com importações de mercadorias. Além da alta carga tributária e muitos entraves para realizar importações, convivem com a possibilidade de ter suas mercadorias avariadas, extraviadas ou roubadas e não receber da seguradora contratada para garantir suas mercadorias pela apólice de seguro de transporte internacional.

Ao longo das últimas décadas, foram inúmeros os sinistros recusados pelas seguradoras e justificados pela ausência ou intempestividade do envio da carta-protesto pelo importador ao suposto causador ou responsável pelos danos ou por perdas ocorridas com suas cargas, mesmo havendo outros elementos que comprovavam o sinistro e o nexo de causalidade e dano.

O parágrafo único do artigo 754 do Código Civil dispõe que 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.

A lei que permite ao recebedor de mercadoria reclamar eventuais danos ocorridos durante o transporte e constatados posteriormente à entrega ao importador é transgredida pelas seguradoras, que unilateralmente decidiram que o importador deve enviar carta-protesto, em todas as importações, para toda a cadeia logística envolvida, independente de constatação ou não de avarias, baseando-se apenas nos apontamentos lançados indiscriminadamente pelos depositários no Termo de Falta e Avarias (TFA) ou no Sistema Integrado da Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento (Mantra). Aproveitar a deficiência dos depositários que não verificam o estado real das mercadorias, para declinar o pagamento de sinistro, é um desrespeito ao consumidor de seguro e fere frontalmente o ordenamento jurídico brasileiro.

Na realidade, se criou a indústria da carta-protesto, que serve para beneficiar alguns e prejudicar outros. Do lado dos beneficiados estão as seguradoras que enriquecem com a arrecadação de prêmios de seguros sem a necessidade da contrapartida – a indenização, e seus prestadores de

serviços que recebem para comprovar uma injusta inobservância de obrigação contratual do segurado. Outros favorecidos são os Correios e as empresas de courier que recebem milhões com os custos de postagens das correspondências. Neste contexto, o único prejudicado é o importador, exatamente aquele que paga o custo do seguro para manter toda essa indústria ativa.

Para se ter uma ideia de como a carta protesto se transformou em uma indústria, em 2018 o Brasil importou US\$ 181 bilhões de dólares, e cada processo de importação resultou na emissão de um TFA ou um Mantra, onde são lançados os apontamentos que levam as seguradoras a exigir o envio da carta-protesto quando há seguro contratado. Estima-se que somente no ano passado, a Receita Federal emitiu 2 milhões de Declarações de Importação (DI), o que significa a emissão de um TFA ou Mantra para cada DI.

Considerando que aproximadamente 50% das importações brasileiras são seguradas, os gastos com postagens das cartas-protesto somariam R\$ 60 milhões no ano, tomando por base uma média de três cartas com AR (aviso de recebimento) por processo, a um custo individual de R\$ 20. Se considerar os gastos apenas na última década, essa indústria gigantesca movimentou mais de meio bilhão de reais.

Com as recentes publicações, é unânime o entendimento de que a carta-protesto destina-se exclusivamente ao transportador. Resta agora, a compreensão da aplicação cabível da lei, que indica que o protesto seja após a entrega ao recebedor da mercadoria, não pelos apontamentos dos depositários que não verificam as cargas fisicamente.

O fim da carta-protesto da maneira atualmente praticada não significa o fim do protesto, o qual está previsto em lei e deve permanecer para preservar os direitos dos importadores, o que a matéria trata é a aplicabilidade correta da lei.

A mudança de paradigma com o exercício correto do protesto dará mais transparência e credibilidade ao seguro de transporte internacional e contribuirá para o crescimento do setor de seguros e desenvolvimento do comércio exterior brasileiro.

(*) **Aparecido Rocha** é insurance reviewer.

Fonte: Blog do Rocha, em 10.04.2019.