



BREVE COMENTÁRIO EM DEFESA DA CAUÇÃO DO ARMADOR ESTRANGEIRO PARA A DEFESA EM JUÍZO

Aplicação invertida do art. 83 do CPC



O art. 83¹ exige do autor que não for domiciliado no Brasil a prestação de caução para litigar.

O legislador cuidou para garantir os legítimos interesses do Estado e do advogado do réu (custas e honorários). E fez muito bem.

Cuidou ainda, ousou dizer, da dignidade da própria Justiça ao proteger a efetividade dos ônus da sucumbência.

Preocupou-se o legislador com a figura do autor por presumir, correta e compreensivelmente, que todo réu é domiciliado no Brasil.

¹ Art. 83. O autor, brasileiro ou estrangeiro, que residir fora do Brasil ou deixar de residir no país ao longo da tramitação de processo prestará caução suficiente ao pagamento das custas e dos honorários de advogado da parte contrária nas ações que propuser, se não tiver no Brasil bens imóveis que lhes assegurem o pagamento.

§ 1º Não se exigirá a caução de que trata o caput :

I - quando houver dispensa prevista em acordo ou tratado internacional de que o Brasil faz parte;

II - na execução fundada em título extrajudicial e no cumprimento de sentença;

III - na reconvenção.

§ 2º Verificando-se no trâmite do processo que se desfaleceu a garantia, poderá o interessado exigir reforço da caução, justificando seu pedido com a indicação da depreciação do bem dado em garantia e a importância do reforço que pretende obter.



Presunção legítima, mas não absoluta. Rendo culto ao deus clichê: toda regra tem sua exceção. E no caso a exceção reside nos litígios de transporte marítimo internacional de carga.

Neste campo, o da responsabilidade civil do transportador marítimo, praticamente todos os litígios têm como réus armadores estrangeiros.

Como advogado que defende seguradoras de cargas contra armadores (transportadores) dou testemunho fiel: cerca de 97% dos litígios são contra pessoas jurídicas estrangeiras de direito privado.

Salvo dois ou três, praticamente nenhum armador é domiciliado no Brasil, muito menos tem bens no país.

É bem verdade que, juridicamente, a sede do agente marítimo que o representa comercialmente é considerada domicílio.

Mas essa consideração diz respeito ao aspecto formal, para fins muito específicos como a celebração de contratos e recebimento de citações, intimações e notificações administrativas e judiciais.

Substancialmente, porém, não se pode dizer que o patrimônio do agente marítimo seja também do seu agenciado, do transportador (armador).

O agente marítimo, mandatário comercial, não é devedor solidário, sequer subsidiário, do armador. Aquele não responde pelas dívidas deste. Guardadas as devidas proporções, seria o mesmo que confundir o patrimônio do advogado com o do devedor que defende.

Nem se diga que o armador pode ter linhas regulares para o Brasil, com muitos navios indo e vindo. Isso não é o bastante para garantir custas, honorários e, principalmente, a reparação imposta judicialmente.

Linhas regulares podem deixar de o ser num piscar de olhos. Além disso, arrestar ou embargar um navio é procedimento complexo, árido e custoso. Não é justo impor ao credor insatisfeito mais um ônus.

Convém ainda lembrar que nem todo armador tem navios com linhas regulares ou são sérios, líquidos e solváveis.

O setor de transporte marítimo de cargas é um dos menos regulados do mundo. Não pode ser exatamente considerado o mais exemplar e idôneo. Existem excelentes armadores, decerto respeitáveis e que ajudam a circular riquezas e fomentar a economia mundial. Existem, porém, muitos que não merecem todos esses bons adjetivos.

Por isso todo cuidado é pouco.

Uma rápida pesquisa revelará uma quantidade enorme de casos em que transportadores, condenados judicialmente, não cumprem as decisões porque somem, deixam de existir, transformam-se em outros.

Ironicamente, os credores ficam ali a ver navios; ou melhor, a não ver navios, nem bens, nem créditos.

A própria dignidade da Justiça é afetada e afundada.



Por isso, entendo ser perfeitamente possível aplicar o art. 83 do Código de Processo Civil de forma invertida, a fim de exigir do armador, pessoa jurídica estrangeira sem domicílio e bens no Brasil, caução para custas e honorários do advogado da autora.

A inversão é possível, e pode ser embasada em princípios fundamentais do Direito: o da efetividade da decisão judicial, o da proporcionalidade, o da isonomia, o da equidade, entre outros.

E vou mais além: para o armador litigar no Brasil, há que se garantir ao menos um percentual do valor que lhe é pedido em reparação ou, pelo menos, o certificado do seu Clube de Proteção e Indenização (P&I Club) para que este assuma o compromisso de responder pela condenação, ainda que em caráter subsidiário.

Essa proteção especial se faz necessária e é recomendável, meio eficaz para a máxima maior do Direito e da Justiça, que é dar a cada um o que é seu.

Temos uma ideia e tentaremos transformar essa ideia em tese jurídica e a defenderemos. Todos os preparativos para isso serão cautelosa, mas otimistamente, tomados. No fundo, não há nada a perder com a defesa da ideia, mas muito poderá se ganhar se ela for bem sucedida.

Vamos em frente!

Paulo Henrique Cremoneze é sócio fundador de Machado, Cremoneze, Lima e Gotas – Advogados Associados, mestre em Direito Internacional pela Universidade Católica de Santos, especialista em Direito do Seguro e em Contratos e Danos pela Universidade de Salamanca (Espanha), acadêmico da ANSP – Academia Nacional de Seguros e Previdência, autor de livros jurídicos, membro efetivo do IASP – Instituto dos Advogados de São Paulo e da AIDA – Associação Internacional de Direito do Seguro, diretor jurídico do CIST – Clube Internacional de Seguro de Transporte, associado (conselheiro) da Sociedade Visconde de São Leopoldo (entidade mantenedora da Universidade Católica de Santos), patrono do Tribunal Eclesiástico da Diocese de Santos, laureado pela OAB-SANTOS pelo exercício ético e exemplar da advocacia, professor convidado da ENS – Escola Nacional de Seguros e colunista do Caderno Porto & Mar do Jornal A Tribuna (de Santos).