

LABORO – EXCELÊNCIA EM PÓS-GRADUAÇÃO
UNIVERSIDADE ESTÁCIO DE SÁ
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PORTUÁRIA

**SEGURO DO TRANSPORTE MARÍTIMO: SEUS ASPECTOS JURÍDICOS E SUA
IMPORTANCIA PARA A ATIVIDADE MARITIMO- PORTUÁRIA**

São Luís
2009

NILTON JOSÉ CARVALHO FARIAS
DORILENE MOREIRA RODRIGUES DE SOUSA
CARLOS SILVA FLEXA RIBEIRO
ROBERT MAX MOUSINHO

**SEGURO DO TRANSPORTE MARÍTIMO: SEUS ASPECTOS JURÍDICOS E SUA
IMPORTANCIA PARA A ATIVIDADE MARITIMO- PORTUÁRIA**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à disciplina Seminário de Pesquisa III do Curso de Especialização em Gestão Portuária do LABORO - Excelência em Pós-Graduação/Universidade Estácio de Sá, para obtenção da 3ª nota.

Prof.Orientador. Hilton Vieira de Aquino

São Luís
2009

NILTON JOSÉ CARVALHO FARIAS
DORILENE MOREIRA RODRIGUES DE SOUSA
CARLOS SILVA FLEXA RIBEIRO
ROBERT MAX MOUSINHO

**SEGURO DO TRANSPORTE MARÍTIMO: SEUS ASPECTOS JURÍDICOS E SUA
IMPORTANCIA PARA A ATIVIDADE MARITIMO- PORTUÁRIA**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à disciplina Seminário de Pesquisa III do Curso de Especialização em Gestão Portuária do LABORO - Excelência em Pós-Graduação/Universidade Estácio de Sá, para obtenção da 3ª nota.

Prof.Orientador. Hilton Vieira de Aquino

Aprovada em / /

BANCA EXAMINADORA

Prof. Hilton Vieira de Aquino (Orientador)

1º Examinador

2º Examinador

A Deus, as nossas famílias, aos nossos professores e amigos, por serem de muito valor em nossas vidas.

RESUMO

Seguro do transporte marítimo: seus aspectos jurídicos e sua importância para a atividade marítimo-portuária. Fazem-se comentários sobre o contrato em geral, enfatizando as partes, prêmio, risco e indenização, autorização e agentes. Discorre-se a respeito do contrato de seguro marítimo, destacando-se sujeitos, princípios, direitos e obrigações das partes, contrato de rescisão e ação de regresso. Enfatiza-se o seguro no transporte marítimo e a responsabilidade civil no seguro marítimo.

Palavras-chaves: Contrato. Seguro marítimo. Transporte marítimo.

LISTA DE SIGLAS

CAP	- Com Avaria Particular
CCB	- Código Comercial Brasileiro
CDC	- Código de Defesa do Consumidor
CC	- Código Civil
CF	- Constituição Federal
CNPS	- Conselho Nacional de Previdência Social
CNSP	- Conselho Nacional de Seguros Privados
DPC	- Diretoria de Portos e Costas
DPEM	- Seguro Obrigatório para Embarcações
EC	- Emenda Constitucional
LAPA	- Livre de Avaria Particular Absolutamente
LAP	- Livre de Avaria Particular
NSP	- Conselho Nacional de Seguros Privados
PTN	- Perda Total por Naufrágio
SUSEP	- Superintendência de Seguros Privados
STF	- Supremo Tribunal Federal
STJ	- Superior Tribunal de Justiça
TJRJ	- Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
TJSP	- Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	NOÇÕES GERAIS SOBRE O CONTRATO	13
2.1	Do contrato de seguro em geral	14
2.1.1	As partes; prêmio; risco e indenização	15
2.1.2	Autorização para funcionamento	16
2.1.3	Dos agentes autorizados	17
3	CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO	18
3.1	Dos sujeitos do contrato	18
3.2	Os princípios reguladores do seguro marítimo	19
3.3	Aspectos jurídicos	26
3.4	Obrigações do segurado e do segurador	27
3.5	Rescisão contratual	32
3.6	Ação de regresso	33
4	SEGURO NO TRANSPORTE MARÍTIMO	34
4.1	Riscos com cobertura	37
5	RESPONSABILIDADE CIVIL DO SEGURO MARÍTIMO	40
5.1	Responsabilidade no Código de Defesa do Consumidor	45
6	CONCLUSÃO	48
	REFERÊNCIAS	50

1 INTRODUÇÃO

No contexto do desenvolvimento econômico mundial, o mar teve lugar de destaque desde os tempos primórdios, como meio de transporte, fonte de alimentos e até mesmo como elemento propício ao lazer.

Com a evolução tecnológica no século XX, surgiram novas perspectivas para o uso do leito e subsolos marítimos, o que demonstrou às nações que o mar constitui importante fonte de riquezas, consagrando-se, assim, como um relevante suporte da economia internacional globalizada.

O desenvolvimento de determinadas civilizações recebeu influência do comércio realizado pelo mar, frotas mercantes e pelo estabelecimento de rotas marítimas. Assim, o mar passou a ser concebido como um elemento fundamental para a sobrevivência e a constituição do poder das nações.

Os povos reconhecidos como grandes navegadores dentre eles os fenícios e atenienses, os *vikings*, cartagineses e romanos, árabes e florentinos, portugueses e ingleses prosperaram através da prática do comércio marítimo.

Essa atividade comercial teve como precursores os fenícios habitantes de uma região, sendo o Mediterrâneo sua principal rota. Devido a essa crescente intensificação das atividades marítimas, surgiu a necessidade de serem adotadas normas especiais destinadas à regulamentação do comércio marítimo e do domínio marítimo, conseqüentemente, a regulação da embarcação e sua carga.

A origem histórica do seguro de coisas surge nos caminhos e dunas do Antigo Oriente, onde os camaleiros durante as rotas de caravanas, pactuavam entre si, cotas que cobriam a eventual perda dos seus animais, durante as longas viagens.

Com o decorrer dos tempos, surgiram várias outras modalidades de seguros, entre elas destacam-se o Contrato de Dinheiro e Risco Marítimo, onde era emprestado dinheiro no valor da embarcação e sua carga, caso a embarcação sofresse qualquer avaria o dinheiro não era devolvido, entretanto, caso não houvesse nenhum problema, o mesmo era devolvido ao financiador acrescido de juros sendo que, o seguro era feito entre o financiador e o navegador. Este tipo de seguro foi proibido em toda a Europa, pelo Papa Gregório IX, em 1234. Noticia-se

também, o pacto de reposição entre os navegantes Hebreus e Fenícios, esta forma contratual data de 1374, ata lavrada no arquivo Nacional de Gênova.

O surgimento do seguro marítimo se deu devido a grandes perdas materiais e humanas ocorridas durante as viagens. Nesta época as embarcações não possuíam equipamentos que garantiam uma viagem segura, existia também o problema da pirataria. As rotas marítimas tornavam-se bastante perigosas, chegando por muitas vezes a não serem concluídas, tornando necessário o retorno da embarcação a seu porto de origem, causando, conseqüentemente muitos prejuízos. Existia a grande preocupação pelo transporte marítimo em virtude das relações comerciais existentes entre os países, serem executadas em sua maioria por mar, possuindo, assim, conceituada influência na economia dos mesmos.

No século XVI surgem duas grandes seguradoras, que dão início a uma nova etapa para o seguro marítimo, sendo elas as Tontinas, na França e o Lloyds, em Londres. As Tontinas criadas por Lorenzo Tonti, não sobreviveu por muito tempo apesar de ser uma das primeiras seguradoras de socorro mútuo, enquanto que o Lloyds tornou-se uma verdadeira bolsa de seguros operando até hoje. Com a grande evolução industrial, no século XIX, as várias modalidades de seguro foram se diversificando, como de incêndio, de transportes terrestres, de vida e outras.

A atividade seguradora no Brasil, iniciou-se com a abertura dos Portos ao Comércio Internacional, em aproximadamente 1808, sendo a primeira sociedade de seguros a funcionar no país a Companhia de Seguros Boa-fé, em 24 de fevereiro daquele ano, no Estado da Bahia, era regida, pelas regulações da Casa de Seguros de Lisboa – Portugal, tendo por objetivo a operação do seguro marítimo.

No Brasil, somente com a promulgação do Código Comercial Brasileiro (Lei n. 556, de 25 de junho de 1850) foi que o seguro marítimo foi pela primeira vez estudado e regulado em todos os seus aspectos.

Assim, com o grande desenvolvimento da navegação marítima internacional, fez-se necessária a edição de novas leis e criação de organismos públicos de administração e fiscalização da atividade naval.

O objetivo precípua deste estudo é fazer uma análise no tocante ao seguro marítimo, instituto jurídico de grande importância para economia do País e do mundo, pois garante o ressarcimento em caso de perdas patrimoniais e comerciais e

cria entre seus participantes uma relação jurídica concretizada pelas obrigações existentes entre os mesmos.

Para a realização deste estudo, utilizou-se de pesquisa bibliográfica e documental, caracterizando-o como de natureza bibliográfica, cujas fontes incluíram livros, revistas, artigos e periódicos científicos que subsidiaram a fundamentação teórica deste trabalho monográfico.

No primeiro tópico, faz-se uma abordagem acerca dos contratos de seguro em geral, conceituando-se as partes, o instituto do prêmio, do risco e da indenização, aborda-se sobre autorização para funcionamento das seguradoras e sobre a responsabilidade dos agentes autorizados, bem como algumas considerações e obrigações do segurado e do segurador.

No segundo tópico, analisa-se o contrato do seguro marítimo, seus componentes, aspectos jurídicos, direitos e obrigações das partes, a forma de rescisão e a ação de regresso.

O terceiro tópico trata de uma abordagem acerca do seguro no transporte marítimo, ressaltando-se a importância dos bens assegurados que utilizam esse tipo de transporte.

No quarto tópico, verifica-se a responsabilidade civil do seguro marítimo. E, finalizando, apresenta-se a conclusão sobre o estudo.

2 NOÇÕES GERAIS SOBRE O CONTRATO

O contrato por apresentar caráter técnico-jurídico e originar do desenvolvimento da civilização e das relações humanas, tornou impossível a identificação exata do momento do seu surgimento no contexto da organização social.

A evolução do referido instituto foi influenciada pela evolução econômica e social da sociedade, chegando a alcançar posição de um instrumento de grande importância para o sistema, de seguro visto que nos dias atuais o contrato passou a ser frequentemente utilizado nas relações sociais.

Observa-se direta vinculação entre a organização econômica e a organização social. Consequentemente, o progresso da sociedade influencia no desenvolvimento do contrato, alterando seu papel e esfera de incidência frente aos novos anseios das pessoas e dos próprios operadores comerciais. “Nesse contexto, a evolução do contrato é acentuadamente marcada por ideologias e doutrinas como o liberalismo” (LOUREIRO, 2004, p.30).

O liberalismo é uma corrente econômico-política do século XIX, que consistia na permanência da liberdade de atuação das instituições. Defendia, portanto, a menor ingerência do Estado na economia e na privacidade de cada cidadão.

Dessa forma, o contrato é o acordo:

Entre a manifestação de duas ou mais vontades, na conformidade da ordem jurídica, destinado a estabelecer uma regulamentação de interesses entre as partes, com o escopo de adquirir, modificar ou extinguir relações jurídicas de natureza patrimonial (DINIZ, 2006, p.9).

De forma ampla, o contrato designa qualquer negócio jurídico constituído de acordo com a vontade das partes. Nesta amplitude, o contrato pode ser concebido como uma espécie de negócio jurídico distinto no seu aspecto formador, pela exigência da presença de no mínimo duas partes. Enquanto no sentido estrito, significa um acordo de vontades gerador de efeitos obrigacionais no âmbito patrimonial.

Apesar do Código Civil não apresentar uma definição de contrato, pode-se conceituá-lo “como o acordo de duas ou mais pessoas tendente a constituir,

regular ou extinguir uma relação jurídica de natureza patrimonial” (LOUREIRO, 2004, p.24).

A regulamentação sobre contratos em geral, encontra-se no Código Civil, na parte especial; Livro I - Do direito das obrigações; Título V - Dos contratos em geral, nos artigos 421 a 480. Com relação às espécies de contrato, os mesmos estão regulados na parte especial; Livro I – Do direito das obrigações; Título VI - Das várias espécies de contrato, nos artigos 481 a 853.

2.1 Do contrato de seguro em geral

Esse contrato de seguro, está disciplinado no Código Civil, na parte especial, Livro I - Do Direito das Obrigações; Título VI – Das Várias Espécies de Contrato; no Capítulo XV - Do Seguro, artigos de 757 a 802.

A exemplo ressalta-se apenas o seguro de dano. Essa modalidade de seguro surgiu com a instituição do Código Civil, com a finalidade de estabelecer um procedimento impeditivo da superação do valor do seguro sobre o da coisa ou mesmo do interesse segurável, no momento da celebração do contrato. O dano é conceituado como sendo, a perda, destruição, prejuízo. Diminuição de capacidade ou função. Ofensa. Deteriorização. Inutilização. Estrago. Defeito. Ataque ou agressão a bem juridicamente protegido (SOIBELMAN, 2005, s/p).

Nesse sentido, o art. 778 do Código Civil determina:

Art. 778 – nos seguros de dano, a garantia prometida não pode ultrapassar o valor do interesse segurado no momento da conclusão do contrato, sob pena do disposto no art. 766, e sem prejuízo da ação penal que no caso couber.

Esse procedimento ocorre em conformidade com o art. 778 do Código Civil que trata especificamente sobre os seguros de responsabilidade obrigatória, posto que:

Inibe de certa forma, a prática de o segurado agir com má fé, como por exemplo, prestando declarações inexatas, como também, qualquer outra omissão dolosa, atos pelos quais, constituiriam um quadro ilícito, pois o segurado receberia um valor indenizatório superior ao valor da coisa sinistral, ficando, ainda, diante dessa fraude, sujeito à sanções penais, aplicáveis à espécie (ALBUQUERQUE, 2003, p.53).

2.1.1 As partes; prêmio; risco e indenização

De acordo com o Código Civil, no art. 757, “pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo à pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados”. O parágrafo único desse artigo, especifica como exigência para ser parte no contrato de seguro no papel de segurador somente entidade autorizada de forma legal para exercê-lo.

O segurador “é aquele que suporta o risco, assumido, mediante o recebimento do prêmio, obrigando-se a pagar uma indenização, por isso, deve ter a capacidade financeira e estar funcionando autorizado pelo poder Público” (DINIZ, 2006, p. 525).

Por outro lado entende-se que, o segurado:

É o que tem interesse direto na conservação da coisa ou da pessoa, fornecendo uma contribuição periódica e moderada, isto é, o prêmio, em troca do risco que o segurador assumirá de, em caso de incêndio, abaloamento, naufrágio, furto, falência, acidente, morte, perdas das faculdades humanas, etc., indenizá-lo pelos danos sofridos (DINIZ, 2006, p.526).

O prêmio é outro elemento importante do contrato de seguro. Assim, através desse contrato, o segurado transfere o risco para o segurador que assume a obrigação de pagar determinada quantia, com a ocorrência de algum sinistro relacionado ao risco assegurado e previsto no contrato estabelecido entre as partes.

Portanto, o prêmio é a remuneração a ser paga pelo segurado como contraprestação à obrigação do segurador em arcar com a indenização, no caso de concretização do risco. Este se refere a um acontecimento futuro e incerto que poderá gerar prejuízos patrimoniais ao segurado.

É importante destacar, que o valor do prêmio é de grande interesse para a segurança do sistema de seguro, uma vez que formará fundo financeiro de onde o segurador retirará a quantia necessária para o pagamento das indenizações. Em razão disso, dispõe o Decreto-Lei n. 73/66 no art 30: “As Sociedades Seguradoras não poderão conceder aos segurados comissões ou bonificações de qualquer espécie, nem vantagens especiais que importem dispensa ou redução de prêmio”.

Mesmo diante da previsão contratual, o prêmio determinado em contrato, estipulado não sofrerá alterações, embora ocorra o agravamento do risco, por motivo de ato imprevisível e não coadunado à vontade do segurado.

Em geral, o prêmio é estipulado em dinheiro, e a apólice determina o tempo, lugar e forma de pagamento, isto é, se deve ser pago de uma só vez ou em prestações periódicas (LOUREIRO, 2004).

A indenização é um outro elemento caracterizador do contrato de seguro, assim como as partes, o risco e o prêmio, uma vez que consiste “na obrigação do segurador de pagar a quantia prevista no contrato de seguro, ou de satisfação do dano, uma vez ocorrido o sinistro. A indenização varia de acordo com o tipo de seguro: de dano ou de pessoa” (LOUREIRO, 2004, p.440).

O segurador somente poderá atuar através de companhias especializadas, constituídas por sociedades anônimas, com autorização do Governo Federal (Bol. AASP, 1.852:74; CF/88, art. 192, II, com a redação da EC 13/96; Lei n. 8.177/91, art. 21; CC, art. 757, parágrafo único, ou cooperativas desde que também autorizadas conforme prevê o Decreto-Lei n. 73/66, art. 24; Regulamento n. 59.195/66). Essas cooperativas só estão autorizadas a operar nas áreas de seguros agrícolas e de saúde (DINIZ, 2006).

2.1.2 Autorização para funcionamento

A autorização para funcionamento será concedida pelo Ministro do Desenvolvimento da Indústria e do Comércio, através de Portaria, e requerimento feito pelos incorporadores ao Conselho Nacional de Seguros Privados (NSP) conforme Resolução n.14/91; Decreto n. 4986/2004, sendo este apresentado pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP – Deliberação n. 59/2001), devendo ainda ser provada a regularidade da formação da sociedade e de depósito no Banco do Brasil da parte já realizada do capital e cópia do exemplar do estatuto da sociedade.

Para que essas sociedades sejam autorizadas para o funcionamento legal, necessário se faz que as mesmas atendam às condições gerais da legislação

das sociedades anônimas e aquelas definidas pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP).

2.1.3 Dos agentes autorizados

O art. 775 do Código Civil, preleciona que: “Os agentes autorizados do segurador presumem-se seus representantes para todos os atos relativos aos contratos que agenciarem”. Esse artigo deixa claro a questão da responsabilidade dos seguradores pelas ações dos seus intermediários (agentes).

O artigo mencionado traz implicitamente certas providências com relação à atuação dos agentes securitários, uma vez que os corretores de seguros eram considerados simples mediadores nas contratações de apólices. Mas, pelo estatuído nesse dispositivo legal, o segurador passará a ser responsabilizado pelos atos de seus agentes, desde que devidamente autorizados (ALBUQUERQUE, 2003).

3 CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

O Código Comercial Brasileiro, mais precisamente em seu art. 666, preleciona que:

O contrato de seguro marítimo, pelo qual o segurador, tomando sobre si a fortuna e riscos do mar, se obriga a indenizar ao segurado da perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante um prêmio ou soma determinada, equivalente ao risco tomado, só pode provar-se por escrito, a cujo instrumento se chama apólice; contudo julga-se subsistente para obrigar reciprocamente ao segurador e ao segurado desde o momento em que as partes se convierem, assinando ambas as minutas, a qual deve conter todas as declarações, cláusulas e condições da apólice (COELHO, 2005, p.40).

De acordo com esse artigo, o segurador fica sujeito a ressarcir ao segurado pela perda ou dano que, por ventura venha a sofrer em relação ao objeto segurado conforme valor em prêmio ou soma previamente determinada correspondente ao risco ao qual está exposto o objeto segurado.

Para tanto, torna-se indispensável a obrigatoriedade da minuta assinada pelas partes, na qual deve estar contidas todas as declarações, cláusulas e condições em que se efetivará a apólice.

3.1 Dos sujeitos do contrato

Albuquerque (2003, p.35), define como sendo dois os sujeitos do contrato, ou seja, o **segurador** “na acepção da palavra segurador, temos como sendo a parte do contrato que, mediante o recebimento do prêmio, assume o risco e passa a ter como contraprestação pagar a indenização no caso de ocorrência do sinistro”.

O parágrafo único do art. 757 do Código Civil ao definir o seguro, determina que “somente pode ser parte no contrato de seguro, como segurador, entidade para tal fim legalmente autorizada”.

Portanto, para constar no contrato de seguro na categoria de segurador, conforme exigência contida no Código Civil, não pode ser pessoa sem a devida credencial, sendo esta apenas uma das várias limitações existentes no ordenamento jurídico brasileiro. No tocante ao exercício da atividade de seguro, nos dias atuais é competência das sociedades anônimas ou cooperativas. Estas têm por objeto

apenas os seguros agrícolas, que são regulamentadas pela legislação especial (ALBUQUERQUE, 2003).

Por outro lado, o segurado pode ser qualquer pessoa física ou jurídica, desde que tenha capacidade civil e interesse direto e legítimo na conservação da coisa ou pessoa, fornecendo uma contribuição periódica e moderada, isto é, prêmio, em troca do risco que o segurador assumirá de, em caso de incêndio, abaloamento, naufrágio, furto, falência, acidente, morte, perda de faculdades humanas, e outros (ALBUQUERQUE, 2003).

Nesse aspecto, Pereira (2001, p.304) preleciona que: “As entidades que podem ser seguradoras possuem capacidade de segurador”. Essa capacidade vem definida no art. 1º do Decreto-Lei n. 2.063 de 7 de março de 1940, que dispõe:

Art. 1º - A exploração das operações de seguros privados será exercida, no território nacional, por sociedades anônimas, mútuas e cooperativas, mediante prévia autorização do Governo Federal.

Parágrafo único – As sociedades cooperativas terão por objeto somente os seguros agrícolas, cujas operações serão reguladas por legislação especial.

Com base nesse preceito legal, Albuquerque (2003, p.36) define capacidade de segurador, como sendo: “A capacidade de sociedade anônimas, mútuas e cooperativas de explorar as operações de seguros privados, desde que previamente autorizadas pelo Governo Federal”.

Todavia, trata-se de uma definição genérica, posto que o próprio Decreto-Lei n. 2.063, assim como a legislação própria traz disposições mais específicas acerca dos requisitos que devem ser entendidos preenchidos, para fins da exploração da atividade securitária.

3.2 Os princípios reguladores do seguro marítimo

No seguro marítimo, assim como em qualquer outro seguro é indispensável a aplicação de certos princípios, tais como: princípio da boa fé, do interesse segurável, da sub-rogação, causa próxima, indenitário, prestação de declaração e condições expressas e implícitas.

- **Princípio da Boa Fé** – neste princípio tanto segurado quanto segurador são obrigados agir em relação ao contrato com boa fé e veracidade dos fatos, no que se refere ao objeto, às circunstâncias e

declarações pertinentes ao mesmo. No caso das partes contratantes não atenderem esses requisitos o contrato poderá ser invalidado.

Corroborando com esse entendimento, cita-se a seguinte jurisprudência:

Cobrança – Seguro de vida – Saúde – Omissão – Má-fé – Configuração – Contratos – Seguro – Posteridade – Seguradora – Pagamento – Necessidade – Ausência – Seguro de vida – Declaração de má-fé – Perda de direito. Age com evidente má-fé o segurado que, ao preencher o cartão-proposta, não declara que, anteriormente, fora operado duas vezes da doença que acabou por vitimá-lo, fato que restou provado documentalmente nos autos. Recurso desprovido (RT 710/42) (LOUREIRO, 2004, p.442).

Esse princípio deve estar presente em todos os casos de negociações contratuais, apesar de que algumas situações devem ser científicas ao segurador, sendo que no caso do seguro marítimo, embora este possua aspectos bem característicos, inicialmente, não se constitui um marco diferenciador dos demais.

Certo é que, sem atenção ao princípio da boa fé, os contratos perecem por vício, em princípio, insanável, pois se o segurador nada conhece sobre as circunstâncias de certo risco e a pessoa que o procura para efetuar o seguro tudo ou quase tudo sabe, obrigação dessa última revelar o que conhece para permitir que o segurador possa, procedendo à avaliação do risco, concluir se deseja ou não contratar com a mesma. Por isso, gize-se que o contrato de seguro é um negócio jurídico *uberrima fides* (MARQUES, 1998, p.40).

É imprescindível que o segurado proceda com honestidade e clareza ao contratar, ao mesmo tempo em que deve revelar ao segurador circunstâncias que possam de alguma maneira influenciar na aceitação de assumir o risco do contrato.

Por outro lado, tanto o segurador como seus agentes não devem se calar diante de fatos conhecidos, uma vez que é de fundamental importância que todas as evidências envolvendo as negociações, sejam verdadeiras, evitando, assim, a persuasão do segurado para aceitar a apólice.

De acordo com o Código Comercial Brasileiro se torna nulo o contrato em que se identificar fraude ou falsidade de uma das partes (Art. 677, III, CCB).

Os negócios jurídicos podem ser anulados também por dolo quando o segurado omite a verdade ou informa algo que não é verdadeiro; ou ainda, quando “presta declaração errônea, calando, falsificando ou alterando fatos ou circunstâncias, ou produzindo fatos ou circunstâncias não existentes [...]” (Art. 678, I e II, CCB).

No tocante ao Código Civil, o segurado que não declarar informações verdadeiras e completas, conseqüentemente omitindo circunstâncias relevantes para a decisão na aceitação da proposta do segurador ou na taxa do prêmio, terá

seu direito ao valor do seguro vetado e será obrigado a pagar o prêmio vencido (Art. 766 do Código Civil).

O segurador que, no momento do contrato, agir sorrateiramente a fim de passar o risco a respeito do qual o segurado busca se cobrir, mas mesmo assim emite a apólice, será obrigado a pagar em dobro o prêmio estipulado (Art. 773 do Código Civil). “Art. 773 - Se os bens não foram alienados antes da organização do quadro geral, o juiz determinará a alienação em praça ou em leilão, destinando-se o produto ao pagamento dos credores”.

[...] o princípio da boa fé implica em proibição a cada parte do contrato, através da omissão de informações ou da apresentação de declarações falsas, de induzir a outras em situação tal que lhe possa acarretar prejuízo por seu desconhecimento de certos fatos e sua crença no oposto ao que lhe é apresentado (MARQUES, 1998, p.41).

- **Princípio do Interesse Segurável** – esse princípio pressupõe que o beneficiário tenha interesse que o risco não venha a se materializar. Esse interesse se constitui em um dos requisitos fundamentais para que o contrato seja válido.

Ressalta-se, que a grande maioria do mercado não aceita a validade de apólices com a exigência da prova do interesse segurável. Assim, o segurado que deseja receber indenização do seu segurador, por exemplo, por perdas e danos sofridos pela coisa assegurada, deve provar ter sofrido prejuízo de natureza financeira em decorrência de risco coberto pela apólice. Uma pessoa pode ser considerada titular de um interesse segurável, sempre que detiver alguma relação de natureza legal ou contratual com a mesma ou qualquer bem segurável nela envolvido (MARQUES, 1998, p.42).

O Código Comercial Brasileiro destaca a importância desse princípio, quando prescreve ao tomador de dinheiro a risco, mostrar a perda e justificar que os possíveis efeitos se faziam presentes na embarcação por ocasião do sinistro (Art. 663, do CCB).

- **Princípio da Sub-rogação** – está fundamentado em que o segurador realiza o pagamento ao segurado por indenização, mediante contrato de seguro, havendo sub-rogação em todos os direitos e ações relacionados ao mesmo, contra o terceiro elemento que é o causador do dano.

A sub-rogação é, então, a substituição que se opera de um credor a outro por ocasião de um pagamento. Por ela, o credor sub-rogado adquire o crédito que originou o pagamento com todos os seus acessórios, mas, em contrapartida, 'o credor sub-rogado não pode jamais ser ressarcido além do montante que pagou à sub-rogação, visto não ser uma operação especulativa' (LAMBERT-FAIVRE, 1982 apud MARQUES, 1998, p.53).

Por conseguinte, ao segurador são transferidos os benefícios adquiridos pelo segurado que faz *jus* para diminuir ou cobrir totalmente a indenização paga pelo primeiro dentro do máximo desse direito de indenização.

Nesse sentido, Marques (1998, p.53), conceitua sub-rogação, como:

É o direito a que o segurador, que pagou a indenização, possui de se colocar no lugar do segurado para usufruir de todos os direitos e ações que a este competirem, em consequência das perdas e danos sofridos, visando a receber uma compensação ou se ressarcir do terceiro causador dos prejuízos, até o limite da indenização paga.

Para corroborar esse entendimento, cita-se a seguinte apelação: “O verbete n. 188 da Súmula da Jurisprudência do Egrégio Supremo Tribunal Federal assegura a ação de reembolso por parte do segurador do que pagou a segurado seu, honrando contrato (T.J.R.J., Apelação Civil 10444, reg. 23.05.80, Oitava Câmara Cível, unânime, rel. Des. Severo da Costa, julg. 25.03.80)”.

Esse princípio encontra sustentação na existência de um contrato indenitário com ocorrência de um prejuízo, ou dano, ou seja, tudo que favorecer a redução do valor a ser indenizado pelo segurador.

Dessa forma, quando o segurador paga tal prejuízo ou dano, qualquer atitude que venha a contribuir para a redução do valor do pagamento efetuado, pertence por direito a quem fez sua efetivação.

Porém, mesmo sub-rogada a seguradora em relação aos direitos do segurado, mediante o pagamento da indenização, “é necessário a apresentação do conhecimento de transporte original, por se tratar de título transferível por endosso” (T.J.R.J., Apelação Cível 2446/66, reg. 17.09.87, Oitava Câmara Cível, por maioria, rel. Des. Fernando Celso Guimarães, julg. 17.03.87).

O Código Civil Brasileiro adota esse princípio quando declara a sub-rogação como transferidora ao novo credor de todos “os direitos, ações, privilégios e garantias do primitivo, em relação à dívida, contra o devedor principal e os fiadores” (Art. 349 do Código Civil).

Esse princípio pode gerar consequências diversas em função do tipo de indenização paga pelo segurador, conforme preleciona Marques (1998, p.54):

Se o sinistro é liquidado como perda total, o segurador tem direito de optar pela propriedade do que restar do objeto segurado, embora possa não exercer essa opção. Em casos da espécie, se a perda total resulta do desaparecimento do navio, que é posteriormente encontrado, o segurador sub-rogado, que se tornou proprietário do remanescente pelo pagamento da indenização, que efetuou ao segurado, poderá inclusive vender a embarcação e obter lucro com essa venda.

Todavia, em casos de prejuízos considerados parciais, o segurador não obtém a propriedade do objeto alvo do seguro. Em situações em que o valor segurado inferior ao que realmente vale o objeto, havendo insuficiência de seguro, poderá ocorrer que o segurado não seja assistido pelo direito de recebimento de parte do valor pago de terceiro pelo segurador sub-rogado, o qual nesse caso, tem papel de co-segurador. Essa matéria é muito discutida, porém encontra respaldo na jurisprudência internacional.

Ao segurador é facultado o direito de exigir do terceiro causador de dano, indenização pelos prejuízos ocasionados ao segurado, no entanto, em alguns países deve ser feito em nome do segurado.

Algumas vezes, aparecem dificuldades em relação a foro de eleição do contrato. O foro não pode ter prevalência absoluta, “de maneira que não possa ser dispensado pelo credor da obrigação, optando pelo domicílio do réu, principalmente, não havendo qualquer prejuízo para este” (RT-92/365).

A seguinte jurisprudência menciona que:

A obrigação de entregar a mercadoria no porto de destino completa e sem avarias é decorrência do contrato que o agente da empresa transportadora firmara, no caso, em Santos. Aplica-se portanto, o inciso I e parágrafo único do art. 88 do CPC à hipótese dos autos (TA Civ. SP, AI-304041, rel. Juiz Rangel Dinamarco, in RT 567/126, apud RT 670/107).

No desenvolvimento do processo, pode ser evidenciada dificuldade relacionada ao idioma, conseqüência natural, frente a abrangência do transporte marítimo, ocasionando a presença de documentos nos autos em idioma estrangeiros, em especial em inglês.

- **Princípio da causa próxima** – uma das medidas para se ter ciência de que um sinistro está coberto pelas condições da apólice, é exatamente a apuração das causas que lhe originaram.

A denominada teoria da causa próxima não se aplica exclusivamente ao seguro marítimo, embora esse ramo a utilize muito mais frequentemente do que qualquer outro, porque nos demais o que em regra se considera é a denominada *causa causans*, para a caracterização da cobertura (MARQUES, 1998, p.61).

Ao lado disso, devem ser aplicados os critérios configurados como de sentido e entendimento universal. Portanto, a causa chamada eficiente deve ser mensurada no contexto do entendimento do bom-senso e não da ciência. Caso, se a apólice não disponha sobre a questão, sua aplicabilidade poderá ser eliminada.

Para alguns doutrinadores, a regra da causa próxima se aplica naquelas situações em que sua seqüência natural é contida por uma nova causa intermediária entre a causa original e o dano. Na esfera jurídica, essa teoria é conhecida como *novus actus interveniens* (MARQUES, 1998).

- **Princípio indenitário** – pela própria definição, o contrato de seguro incorpora características indenitárias, visto que o segurador se compromete a indenizar o segurado do prejuízo resultante de riscos futuros previstos no mesmo (Art. 757, CC).

Assim, faz-se necessário que em outras circunstâncias, o segurado seja vítima de uma perda patrimonial devido a ocorrência de um ou mais riscos com cobertura pela apólice a fim de fazer *jus* à indenização.

Por conseguinte, nesse princípio, o segurador intenciona voltar à situação anterior do segurado no momento do sinistro por meio do pagamento da indenização correspondente ao prejuízo ocasionado.

O fundamento do princípio indenitário é considerado duplo. De um lado, ele traduz a crença de que sinistros dolosos se multiplicariam se a indenização paga pelo segurador pudesse, validamente, exceder o montante real do dano. É certo, que o dolo é risco excluído, como ato do segurado, mas sua prova é sempre difícil de ser realizada, em especial, nos casos de incêndio (MARQUES, 1998, p.64).

Por outro lado, se há sinistro superior à vontade humana (tempestades, furacões e outros), não se pode agir e admitir enriquecimento do segurado.

Com esse mesmo entendimento, Ivamy (1970 apud MARQUES, 1998, p.65), diz que:

O contrato de seguro possui natureza indenitária porque cobrável do seguro é medido em função do prejuízo financeiro sofrido pelo segurado. Adverte, todavia, pára o fato de que tal princípio, embora presente na maioria dos ramos, não se aplica aos de vida e acidentes pessoais e ao seguro saúde.

Observa-se, que o princípio indenitário é de suma importância para o sistema de seguro. No entanto, como assevera Tuner (1979 apud MARQUES, 1998), o mais relevante afastamento dele, na sua concepção teórica, apresenta-se na base adotada para o pagamento de sinistros na esfera marítima. Entretanto, quase tudo é resolvido em bases monetárias, haja vista que o segurador não pode se obrigado a pagar pelos navios que naufragam e as cargas perdidas.

- **Prestações de declarações** – com base nesse princípio o segurado deve fazer declarações verídicas ao seu segurador uma vez que o contrato de seguro deve ser firmado na boa fé das partes contratantes.

Para reforçar esse entendimento, cita-se o seguinte recurso especial:

As discussões sobre os fatos que informam a má fé do segurado, ao omitir informações a que estava obrigado, para ser incluído em apólice de seguro, tendo sido definidos pela instância ordinária, em face de prova dos autos, é insusceptível de ser reexaminada em recurso especial (STJ, Recurso Especial 6142-5/00, Terceira Turma, rel. Min. Dias Trindade, julg. 30.04.91, DJ 03.06.91).

Aplicando-se as declarações consideradas inverídicas, o art. 766 do Código Civil determina que:

Se o segurado, por si ou seu representante, fizer declarações inexatas ou omitir circunstâncias que possam influir na aceitação da proposta ou na taxa do prêmio, perderá o direito à garantia, além de ficar obrigado ao prêmio vencido.

Somente nos casos excepcionais, o segurador adquire conhecimento prévio sobre os fatos e circunstâncias. Seu tempo disponível não possibilita investigar sobre os mesmos, para que possa decidir sobre a aceitação ou rejeição do risco que deve assumir, e do prêmio, que deverá, cobrar do segurado (MARQUES, 1998).

O segurador adquire situação favorável em relação ao segurado, pois este último fica obrigado a exercer seu papel com boa fé (*uberrima fides*), porque deve esclarecer tudo que quer saber relacionado à avaliação do risco e estipulação do prêmio.

Esse princípio era também aplicado, ao segurador. Por exemplo, se este omite do segurado algum fato importante, o contrato conseqüentemente, será considerado nulo, como ocorre no caso de seguro firmado quando o segurador tem conhecimento de que o navio não mais está em percurso de viagem, mas sim no destino final.

O Código Comercial Brasileiro fulmina de nulidade o seguro realizado sobre objetos que na data do contrato achavam-se perdidos ou salvos, havendo presunção fundada de que o segurado ou segurador podia ter notícia do evento ao tempo em que se efetuou o seguro. Existe tal presunção, provando-se por alguma forma que a notícia tinha chegado ao lugar em que se fez o seguro, ou àquele donde se expediu a ordem para ele se efetuar ao tempo da data da apólice ou da expedição da mesma ordem, e que o segurado ou o segurador já sabia (Art. 677, IX, do Código Comercial Brasileiro).

3.3 Aspectos jurídicos

Caracteriza-se por um contrato sinalagmático, posto que há obrigações recíprocas das partes, ou seja, de um lado, o segurado obrigando a pagar determinada quantia em dinheiro (prêmio) e, de outro, o segurador assume compromisso de indenizá-lo dos eventuais prejuízos, que por ventura venham a surgir diante de incertezas.

Esse contrato integra a qualidade de aleatório. Ao garantir o pagamento de indenização ao segurado, este lucrara com o recebimento do prêmio, caso não haja perdas. No entanto, ficará ele sujeito a ter que dispor de elevada soma, normalmente desproporcional ao prêmio recebido, se o segurado sofrer prejuízos (MARQUES, 1998).

O contrato de seguro possui, também, como característica, a onerosidade. Através da visão do segurado, essa onerosidade torna-se evidente, uma vez que não há aperfeiçoamento do contrato sem o pagamento do prêmio.

O seguro ainda se caracteriza, como contrato de adesão. Essa expressão é entendida no sentido de que o segurado não tem como alternativa, a não ser aceitar as cláusulas previamente elaboradas e padronizadas pelo segurador. Dessa maneira, “aquele adere, sem poder discutir, a termos que refletem a vontade deste último. Por isso que deve ser interpretado de maneira favorável ao consumidor, ou seja, ao segurado” (T.J.S.P. - Apelação Cível 199430-1- SP, julg. 02.02.94, unânime, rel., Des. Rebouças de Carvalho).

A jurisprudência, a seguir põe em destaque:

A necessidade de se por em contraste a posição da empresa seguradora, estrutural e tecnicamente organizada, e a destinatária da indenização, geralmente pessoa leiga e de boa fé. Afigura-se, pois, importante a avaliação do efeito publicitário ilusório na captação de clientela, não raro na estampa de ofertas tentadoras e grifais, pondo na espreita *ab scconditio* nas letras menores, e em cláusula longas, que a boa fé do aderente leva-o a não ler, tal como a policromia dos fogos de artifício, desfeito na fase executória do contrato, cessado o deslumbramento meteórico. Vigentemente, o Código do Consumidor repudia isso e vem em socorro do consumidor iludido, art. 47, da Lei n. 8078/90 (T.J.R.J., Apelação Cível 5688/93, rel. 20.04.94, Capital, Primeira Câmara Cível, unânime, rel. Des. Ellis Hermydio Figueira], jul. 08.03.94).

A boa fé deve permear os contratos de adesão, visto que informado ao segurado de que o seguro tem objetivo, não pode ser privilegiada outra finalidade para o seguro da qual não tem ciência o segurado (MARQUES, 1998).

O contrato de adesão não poderá ser interpretado contra o consumidor (Lei n. 8.078/90). Nesse contexto, explana Alvim (1990, p.108):

Percebe-se claramente o porquê da especial importância da regra consubstanciada no art. 47, nos casos de contratos de adesão, eis que, nesses casos, o fornecedor dispõe de todas as condições apropriadas para elaborar contratos que suscitem o mínimo de dúvidas. Se, mesmo com todos esses elementos à mão, elabora o fornecedor cláusulas duvidosas e obscuras é natural favorável ao consumidor.

O contrato de seguro pode ser concebido como um ato sucessivo, pois sua execução se estende no tempo. As responsabilidades do segurador se prolongam e somente findam com o término do contrato. Esse contrato por t1er natureza jurídica, envolve direitos e deveres para as partes, portanto está sujeito a regras relativas “à forma, execução, eficácia, prescrição, prova, manifestação da vontade, proposta, conclusão, interpretação, rescisão, além de outras relativas aos usos e costumes locais” (MARQUES, 1998, p.17).

3.4 Obrigações do segurado e do segurador

A primeira obrigação do segurado se refere ao pagamento do prêmio determinado podendo ser no ato de receber a apólice ou conforme ajustado previamente. O descumprimento desta obrigação pode conduzir à rescisão contratual ou invalidade da apólice. “O pagamento pode ser anual e adiantado, o mais comum, ou em quotas mensais” (ALBUQUERQUE, 2003, p.39).

A reabilitação do segurado em mora é possível, desde que ele faça o resgate do débito com juros de mora. A lei, preceitua que não será indenizado o segurado em condição de mora no momento do pagamento do prêmio anteriormente purgada (Art. 763, CC). Art. 763: “Não terá direito a indenização o segurado que estiver em mora no pagamento do prêmio, se ocorrer o sinistro antes de sua purgação”.

Uma das principais obrigações do segurado, diz respeito ao pagamento do prêmio, que para Bevilacqua (1929) “é a prestação do segurado no contrato de seguro; é o preço pelo qual o segurador aceita responder pelos riscos, seja o seguro de prêmio, seja o seguro mútuo” (MARQUES, 1998, p.99).

Com o advento do Decreto n. 59.195, de 8 de setembro de 1966, a cobrança de prêmios das apólices, bem como o endosso, aditivos e contas mensais, cuja emissão era feita pelas sociedades seguradoras, atuantes no mercado brasileiro, por força de obrigação foi assumida pelo sistema bancário nacional disciplinada pelo Conselho Monetário Nacional.

O pagamento do prêmio deverá ocorrer em moeda corrente nacional, pois em princípio serão considerados nulos de pleno direito os contratos, títulos e quaisquer documentos, como também as obrigações, realizáveis no Brasil, quando estipularem pagamento em ouro, em moeda estrangeira, ou, por algum motivo, restrinjam ou recusem, para seus efeitos a moeda brasileira (Art. 1º do Decreto-lei n. 857, de 1969).

No entanto, o art. 2º desse mesmo Decreto-Lei, estabelece que as disposições contidas no artigo anterior não se aplicam aos contratos e títulos relacionados à importação e exportação de mercadorias.

“Assim, nos casos de contratos de seguro referente à importação e exportação de mercadorias não parece incidir aquela vedação legal quando se confere ao tema entendimento razoável” (STF, Súmula 400).

Com relação às prestações vencidas no período do resgate de indenização por perda total, serão dadas como vencidas e o segurador deverá reduzir a importância indenizável do valor total das prestações.

No entanto, pelo simples fato de ter ocorrido tal perda, não fica eximido o segurado de cumprir com a sua obrigação, devendo, pois continuar pagando as demais prestações nas datas determinadas.

Compete, ainda, ao segurado agir de forma a proteger o interesse do segurador, planejando suas ações indispensáveis à preservação dos direitos do mesmo.

Quanto às obrigações do segurador, estão elas definidas pela lei apesar de estarem mencionadas nas apólices, pois comumente se encontram obrigações firmadas entre as partes nas apólices.

“Assim como a obrigação do segurado é pagar o prêmio, a do segurador é pagar a indenização, em dinheiro, que por sua vez, advém o compromisso de entrega ao segurado a apólice assinada” (GILBERTONI, 2005, p.287).

Porém, a indenização a ser paga, poderá ser substituída pela reparação ou reconstrução do objeto segurado, desde que mencionado expressamente na apólice, como ocorre no caso do ramo de incêndio.

Se for paga em dinheiro “o contrato poderá ser indexado a qualquer tipo de indexador, tudo a depender do que for acordado entre as partes, porém, sem que tal ocorra só será admitida a partir do aviso do sinistro até o respectivo pagamento” (TJRJ, Apelação Cível 2166/92, reg.03.11.93, Oitava Câmara Cível, unânime, rel. Des. Edil Pereira da Silva, julg. 17.08.93).

A jurisprudência e a legislação partem do princípio de que, caso haja dúvida quanto à interpretação das cláusulas, deve-se optar pela posição que seja mais favorável para o segurado.

Nesse contexto, o Código Comercial Brasileiro, em seu art. 673, estabelece que:

Suscitando-se dúvida sobre a inteligência de alguma ou algumas das cláusulas da apólice, a sua decisão será determinada pelas regras seguintes:

- 1 – as cláusulas escritas terão mais força do que as impressas;
- 2 - as que forem claras e expuserem a natureza, objeto ou fim do seguro servirão de regra para esclarecer as obscuras e para fixar a intenção das partes na elaboração do contrato;
- 3 – o costume geral, observado em casos idênticos na Praça onde se celebrou o contrato, prevalecerá a qualquer significação diversa que as palavras possam ter em uso vulgar.

Observa-se, que a obrigação do segurador não se faz presente até o momento em que o risco se torna concreto. Verificado o sinistro, o segurador deve obrigatoriamente pagar o prejuízo resultante do risco assumido, podendo este, inclusive, atingir o valor total da coisa segurada, objeto do contrato.

Por conseguinte, “celebrado o contrato, recebendo a seguradora o prêmio sem exigir a comprovação da propriedade do veículo não pode furtar-se ao pagamento do sinistro, sob pena de se consagrar um enriquecimento sem causa” (TJRJ, Apelação Cível 1805/92, reg. 18.03.94, Oitava Câmara Cível, unânime, rel. Des. Geraldo Batista, julg. 14.09.93).

O Código Civil em seu art. 776, diferentemente do Código Comercial Brasileiro (art. 666), estipula ao segurador que o pagamento da indenização se efetue em dinheiro. Art. 776: “O segurador é obrigado a pagar em dinheiro o prejuízo resultante do risco assumido, salvo se convencionada a reposição da coisa”.

No tocante à maneira de como será avaliada a indenização, é necessário ressaltar algumas considerações, em especial, acerca da perda total e parcial, uma vez que será em decorrência dessa modalidade que se dá a obrigação de indenizar.

Nesse sentido, esclarece Gibertoni (2005, p.289), que os casos de perda total podem gerar as seguintes situações:

- a) Quando o beneficiário do seguro foi irrecuperavelmente privado do objeto do seguro;
- b) Quando o objeto segurado foi de tal forma danificado, que acabou por perder a sua identidade comercial.

Quanto à perda parcial, esta será indenizada de acordo com o tipo de apólice contratada. Pois, a cláusula Livre de Avaria Particular não acoberta este tipo de risco.

Dentre as obrigações concernentes ao segurador, frisa-se, ainda, o abandono, mais conhecida como abandono ao segurador, representando uma maneira de liquidar a indenização diferentemente da liquidação exigida por danos. Por outro lado, pode-se definir o abandono “como ato pelo qual o segurado transfere ao segurador o direito de propriedade das mercadorias objeto de interesse segurável, adquirindo por sua vez, o direito a exigir o pagamento da indenização acordada” (GIBERTONI, 2005, p.291).

Nesse aspecto, preleciona Gibertoni (2005, p.291), quanto à procedência da ação de abandono:

- ❖ Falta de notícias do navio em que as mercadorias eram transportadas;
- ❖ Perda total como consequência de naufrágio ou de outro risco coberto pela apólice;
- ❖ Deterioração equivalente a três quartos do valor das mercadorias;
- ❖ Impossibilidade de chegarem as mercadorias a seu destino;
- ❖ Venda das mercadorias a causa de sua deterioração em outro porto que o de partida ou destino.

Dessa forma, o abandono implica no processo de transferência irrevogável ao segurador dos direitos referentes ao segurado pela coisa segurada, a partir da notificação do abandono. Com essa notificação, as melhorias que as mercadorias sofrerem são de responsabilidade do segurador.

Ressalta-se, que a ação de abandono deve ser concretizada judicialmente obedecendo aos prazos determinados por lei, uma vez que, caso isso não ocorra, será adotada ação de avaria.

Soibelman (2005, s/p), destaca dois conceitos para avaria:

- Dano ao navio ou à carga. Contribuição dos interessados para a repartição do dano. Sacrifício de mercadorias de alguns em favor de todos os interessados.

Todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque, são reputadas avarias.

De acordo com Silva (2003), a avaria se divide em particular e geral. Esse mesmo autor as define nos seguintes termos:

Avaria particular é o tipo fortuito e recai sobre os bens (a carga) afetados. A avaria geral é a perda voluntária na qual se incorre para proteger todos os interesses contratados. Isto ocorre quando os três interesses (navio, carga e o transporte efetivo enfrentam perigo durante a viagem), neste caso todos arcam com a perda. A ação de avaria é a ação que tem por finalidade determinar a liquidação das avarias, ou seja, é a ação que determina o montante de uma obrigação (SILVA, 2003, p.137).

Uma vez estabelecidas as formalidades da lei, o abandono produzirá os seguintes efeitos: a) a transferência do direito de propriedade das mercadorias em benefício do segurador; b) habilitação do segurado para exigir o pagamento da indenização (GIBERTONI, 2005, p.292).

Outro direito do segurador, diz respeito à sub-rogação, posto que “uma vez paga a indenização, sub-roga-se ao segurado em todos seus direitos a respeito do interesse segurado, e na medida da indenização paga” (GIBERTONI, 2005, p.292).

Esse direito abrange tanto a perda total quanto a parcial das mercadorias. No tocante à perda total, o segurador através da sub-rogação, passa a ser proprietário do objeto segurado, sendo que nos casos de perda parcial, não ocorre o processo de transferência de direito de propriedade.

O direito de sub-rogação quando se tratar de perda total assegura a transferência de propriedade. Porém, deve ser diferenciada da situação de abandono, visto que o este só funciona mediante a perda total e a sub-rogação exige a perda real.

Percebe-se, assim, que há diferenças entre a sub-rogação e o abandono, pois na primeira se faz necessário o pagamento prévio da indenização, para que assim possa ser feita a transferência da propriedade, sendo que no abandono a transferência é anterior ao pagamento (MARQUES, 1998).

A jurisprudência orienta no sentido de que:

É lícito ao segurado fazer o abandono dos objetos seguros e pedir ao segurador a indenização de perda total em caso de naufrágio, varação ou outro qualquer sinistro de mar compreendido na apólice, de que resulte não poder o navio navegar, ou cujo conserto importe em três quartos ou mais do valor por que o navio foi segurado, sendo que são a cargo do segurador todas as perdas e danos que sobrevierem ao objeto seguro por algum risco

especificado na apólice (art. 753, inc. 2 e 710 do Código Comercial). A correção monetária é devida a partir do ajuizamento da ação (art. 1,2 da Lei n. 6899 de 08 de abril de 1981) (TJRJ, Apelação Cível 21/89, reg. 02.08.89, Sétima Câmara Cível, por maioria, rel. Des. José Edvaldo Tavares, julg. 18.04.89).

Cita-se, ainda, os cosseguos, que é uma espécie de contrato envolvendo simultaneamente vários seguradores na cobertura de um mesmo interesse, dentre os quais é distribuído o risco total segurado.

Tal possibilidade ocorre, quando a situação abrange um valor do risco muito elevado para um só segurador assumí-lo. Com o cosseguro, o risco passa a ser dividido entre os integrantes do grupo de seguradores.

O Código Comercial Brasileiro, mais precisamente em seu art. 668, determina que “somente nos casos em que não é declarado o valor correspondente a cada segurador existirá a responsabilidade solidária” (MARQUES, 1998, p.293).

De acordo com Gilbertoni (2005, p. 293), em casos de representação:

A representação judicial corresponderá ao segurador que figure como líder na apólice. Esse líder é eleito pelos próprios cosseguadores, e ficará a cargo dele a inspeção dos riscos, o recebimento do prêmio e da sua divisão entre os cosseguadores.

Convém enfatizar, que poderá ser feito um seguro alternativo, o que significa, segurar o mesmo objeto pelo seu valor total, porém contra riscos diferenciados.

3.5 Rescisão contratual

Segundo o art. 677 do Código Comercial Brasileiro, as causas que podem rescindir o contrato de seguro, abrangem:

- a) quando se provar fraude ou falsidade de alguma das partes;
- b) quando o objeto do seguro não chega a pôr efetivamente em risco;
- c) provando-se que o navio saiu antes da época designada na apólice ou que se demorou além dela, sem ter sido obrigado por força maior;
- d) recaindo o seguro sobre objetos já segurados no seu inteiro valor e pelos mesmos riscos. Se, porém, o primeiro seguro não abranger o valor por inteiro ou houver sido efetuado com exceção de algum ou alguns riscos, o seguro prevalecerá na parte e riscos excetuados.

De conformidade com o art. 680 desse mesmo Código, o seguro poderá também ser “anulado por causa de um desvio voluntário da rota, uma vez que isto significa prolongação do prazo durante o qual as mercadorias ficarão sujeitas a risco” (GIBERTONI, 2005, p.296).

Em geral, as cláusulas contratuais determinam que em casos de ocorrência de desvio de rota, o segurador deve ser comunicado no instante em que o segurado tomar ciência do fato, no entanto, os riscos serão mantidos a cargo do primeiro, sendo, portanto, pago um prêmio complementar (GIBERTONI, 2005).

3.6 Ação de regresso

Quanto à ação de regresso, esta compete ao segurador contra o transportador responsável pelos danos ou perdas durante o percurso de transporte. Dessa forma, surge a questão que envolve os limites da responsabilidade do transportador, a qual é delimitada no próprio Conhecimento de Embarque ou, pela legislação sobre a matéria ou Convenção de Bruxelas (GIBERTONI, 2005).

Sobre esse ponto, esse mesmo autor coloca que:

Em princípio poderia acontecer que a seguradora sediada no Brasil enfrentasse uma solução contraditória, já que, por um lado, o contrato de seguro estaria vigorando pela lei nacional e julgado por tribunais locais, enquanto que o de transporte ficaria abrangido pela lei e tribunais estrangeiros (GIBERTONI, 2005, p.298).

Esse posicionamento, está reafirmado no seguinte:

Prescrição – Ação regressiva contra transportadora marítima – Reconhecimento expresso da dívida – Prazo prescricional interrompido – Aplicação do art. 172, V, do CC – Embargos infringentes recebidos – Declaração de voto – Voto vencido.
Segundo o CC, art. 172, V, a prescrição interrompe-se, “por qualquer ato inequívoco, ainda que extrajudicial, que importe reconhecimento o direito do credor, pelo devedor, considera-se interrompida a prescrição, na forma da legislação civil já invocada (1º TA civSP – Ap. 285.444 (Einfns) – Santos – 3º G. Cs. – j. 24.6.82 – rel. Pinheiro Rodrigues. RT 572/137).

Conforme mencionado nessa jurisprudência, o Código Civil, em seu art. 172, inciso V, diz que o negócio anulável pode ser confirmado pelas partes, salvo direito de terceiro, portanto, pode-se interromper a qualquer tempo o ato inequívoco, mesmo que este seja extrajudicial.

4 SEGURO NO TRANSPORTE MARÍTIMO

O desenvolvimento do mercado de seguro marítimo, teve início em Londres, por volta do século XVII. “Por essa ocasião, a assunção de riscos decorrentes da atividade marítima era feita através de capitalistas, que agiam por si sós, empregando e arriscando suas próprias fortunas como garantia das coberturas concedidas” (MARQUES, 1998, p. 381).

Portanto, o segurador daquela época deveria dispor de bases sólidas no que diz respeito à questão financeira, para que assim pudesse negociar. Por conseguinte, o mercado segurador da época tinha como um dos seus pressupostos a honradez, motivo pelo qual os documentos comprobatórios dos negócios realizados, eram mínimos.

A princípio, a prática utilizada de que o segurador individual operava em sua própria casa. Todavia, a medida que os negócios vão crescendo, surge a conseqüente e inevitável necessidade de se estabelecer, em face da evidente inconveniência de desenvolvimento dessa atividade no próprio lar (MARQUES, 1998, p.382).

O seguro do transporte marítimo, conforme a navegação classifica-se em: seguro marítimo de cabotagem; fluvial, lacustre e no mesmo porto, seguro de viagens internacionais.

Os riscos cobertos por esse tipo de seguro, se referem a naufrágio, encalhe, varação, abalroação e colisão da embarcação transportada com qualquer corpo fixo ou móvel; explosão, incêndio, raio e suas conseqüências; ressacas, tempestades e trombas marinhas, alijamento e arrebatamento pelo mar; queda de lingada, nas operações de carga, descarga e transbordo; arribada forçada ou mudança forçada de rota, da viagem ou do navio; barataria do capitão ou tripulantes; e, em geral, os riscos resultantes de fortuna do mar, caso fortuito ou força maior (GIBERTONI, 2005, p.305).

Consideram-se como excluídos os riscos relacionados a contrabando,

comércio e embarque ilícitos ou proibidos, atos ou fatos do próprio segurado, do embarcador, do destinatário ou de seus prepostos, agentes representantes ou seus sucessores; mau acondicionamento, insuficiência de embalagem; medida sanitária, desinfecção, invernada, demora, estadia e sobrestadia em porto, inclusive por deficiência de armação e outros [...] (GIBERTONI, 2005, p.305-306).

De acordo com Gibertoni (2005, p.306), a navegação fluvial, assim como a lacustre e de mesmo porto, têm garantias agrupadas em coberturas identificadas por suas iniciais, as seguinte forma:

- P.T.N – Perda total por naufrágio. Neste caso, a perda total se divide em perda total por naufrágio. E perda total construtiva;
- L.A.P.A – Livre de avaria particular absolutamente. Inclui perda total e a contribuição da carga em avaria grossa;
- L.A.P. – Livre de avaria particular. Cobre perda total e despesas com avaria grossa; não inclui avaria particular, exceto as resultantes de naufrágio, encalhe; variação, ablaroação e colisão da embarcação transportadora com qualquer corpo fixo ou móvel;
- C.A.P. – Com avaria particular. A garantia concedida por esta cláusula inclui a perda total, a avaria grossa e a avaria particular. Equivale à cláusula *with average*.

As instruções normativas da Diretoria de Portos e Costas (DPC), com base na Lei n. 8.374/91, de 30 de dezembro de 1991, estabelecem que todas as embarcações sujeitas à inscrição/registo nas Capitânicas dos Portos, Delegacias ou Agências deverão possuir seguro de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga (DPEM) (GIBERTONI, 2005).

Para o cumprimento da Lei n. 8.374/91, caracterizam-se como embarcações todos os veículos destinados ao tráfego marítimo, fluvial ou lacustre, possuidores ou não de propulsão própria. As pessoas transportadoras ou não proprietários e tripulantes e/ou, condutores das embarcações e seus beneficiários ou dependentes devem ser cobertos pelo seguro.

Os danos pessoais cobertos pelo referido seguro compreendem “as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares”, nos valores fixados pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) (GIBERTONI, 2005, p.307).

No tocante ao mercado segurador, este deverá estar sujeito à fiscalização governamental, em face do que determina a Lei n. 7.944, de 20 de dezembro de 1989, de forma que deve contribuir, através dos estabelecimentos de seguro no pagamento da Taxa de Fiscalização (art. 3º), que tem por fato gerador o exercício do

poder de polícia legalmente atribuído à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP (Art. 2º).

Entretanto, a utilização dessa atividade de polícia administrativa pelo Estado, deverá submeter-se também, ao *due process law*.

As companhias seguradoras estabelecidas no Brasil não podem distribuir lucros ou quaisquer fundos correspondentes às reservas patrimoniais, desde que essa distribuição possa prejudicar o investimento obrigatório do capital e reserva, de conformidade com os critérios legais (MARQUES, 1998, p.387).

Essas sociedades não estão sujeitas à falência, nem poderão pedir concordata. No caso de insuficiência de cobertura das reservas técnicas ou de uma desfavorável condição econômico-financeira da seguradora.

O órgão responsável pela fiscalização do mercado tem poderes para nomear um diretor fiscal, às expensas da sociedade seguradora, cujas atribuições serão definidas pelo Conselho Nacional de Previdência Social (CNPS). Podendo também, ser adotadas, outras providências, dentre as quais, uma fiscalização especial (Decreto-Lei 73/66, Arts. 26 e 89).

Art. 26. As sociedades seguradoras não poderão requerer concordata e não estão sujeitas à falência, salvo, neste último caso, se decretada a liquidação extrajudicial, o ativo não for suficiente para o pagamento de pelo menos a metade dos credores quirografários, ou quando houver fundados indícios da ocorrência de crime falimentar (Redação dada pela Lei nº 10.190, de 2001).

Art. 89. Em caso de insuficiência de cobertura das reservas técnicas ou de má situação econômico-financeira da Sociedade Seguradora, a critério da SUSEP, poderá esta, além de outras providências cabíveis, inclusive fiscalização especial, nomear, por tempo indeterminado, às expensas da Sociedade Seguradora, um diretor-fiscal com as atribuições e vantagens que lhe forem indicadas pelo CNSP.

A pessoa responsável para promover os contratos de seguro entre as sociedades seguradoras e as pessoas físicas ou jurídicas de direito privado, denomina-se o corretor de seguros.

Ao contrário do que ocorre em outros países no Brasil, o profissional corretor de seguros, depende da prévia habilitação e registro, sujeito “à habilitação técnico-profissional e aprovação em curso respectivo” (MARQUES, 1998, p.392).

Tal habilitação deverá ser feita na SUSEP, através de prova de capacidade técnico-profissional, de acordo com instruções estabelecidas pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (MARQUES, 1998).

Frise-se, que a responsabilidade do corretor é dupla, ou seja, civil e deontológica. A primeira resulta dos prejuízos que vier a causar aos segurados ou às sociedades seguradoras, “por omissão, imperícia ou negligência no exercício da

profissão” (Decreto-Lei 73/66, art. 126). “Art. 126. O corretor de seguros responderá civilmente perante os segurados e as Sociedades Seguradoras pelos prejuízos que causar, por omissão, imperícia ou negligência no exercício da profissão”.

Por outro lado, no que tange à responsabilidade deontológica, esta decorre quando o corretor deixa de cumprir as leis, regulamentos, e resoluções em vigor, dolosa ou culposamente, causando prejuízos aos segurados ou às sociedades seguradoras. Com essa postura, sujeitam-se às penalidades de multa, suspensão temporária do exercício da profissão e ao cancelamento do registro aplicadas pela SUSEP (Decreto-Lei 73/66, art. 128).

Diferente, do que ocorre em outros sistemas, no Brasil, as comissões de corretagem somente são pagas ao corretor de seguro comprovadamente habilitado e registrado (Decreto-Lei n. 73/66, art. 124 e Decreto n. 60.459/66, art. 103).

Assim, diz a seguinte jurisprudência:

A segura que deixa de pagar, sem justa causa, comissão de corretagem e taxa de assessoramento ajustadas regularmente por escrito, responde perante as credoras, enquanto perdurar a validade da apólice, pela remuneração estipulada mais perdas e danos pelo descumprimento da avença. Mas, se, superveniente, outros seguros foram contratados entre as mesmas partes, por estes não podem a corretora e a assessora exigir qualquer pagamento, se não comprovaram indicação, pela estipulante, para intermediarem o negócio e conseqüentemente vinculação contratual da seguradora a lhes contemplar como certo preço (TJRJ, Apelação Cível 2472, reg. 23.11.92, Sexta Câmara Cível, unânime, rel. Des. Laerson Mauro, julg. 13.08.92).

Em relação aos impedimentos profissionais, fica proibido aos corretores e seus representantes exercerem emprego de pessoa jurídica de direito público. Portanto, não poderão estabelecer vínculo empregatício com órgãos da administração direta federal, estadual ou municipal, ou, com instituição autárquica. Fica também, vedada a “relação de emprego ou de direção com sociedade seguradora, extensivos tais impedimentos a sócios e diretores de empresas de corretagem” (Decreto-lei 73, art. 125) (MARQUES, 1998, p.394).

4.1 Riscos com cobertura

Os riscos concebidos como de caráter marítimo, isto é, aqueles que apresentam ligação com a atividade do transporte e armação marítimos, são

identificados como perigos resultantes ou incidentes na navegação e na construção de embarcações, tais como: fortuna do mar, incêndio, guerra, pirataria, roubo, furto, captura, arresto, seqüestro, detenção por ordem de autoridade, alijamento, baratária e outros similares, os quais serão especificados a seguir segundo Marques (1998):

- Fortuna do mar – para ser considerada como risco coberto pela apólice, é exigida que o acidente seja ocasionado por uma causa sobre a qual não se pode tomar precauções, portanto, inevitável. Assim, tem fundamental importância conhecer a causa próxima que deu origem ao evento;
- Incêndio – está ligado tanto ao ramo dos cascos quanto ao transporte de mercadorias. Para fazer jus à cobertura é necessário que a origem do fogo seja de natureza aleatória;

Em seguro do ramo incêndio, estipulado pela transportadora, tendo por objeto carga transportada, embora tenha o mesmo caráter criminoso, uma vez arquivado o inquérito policial por não identificado o autor, não é possível recusar o pagamento do seguro sob o argumento de dolo ou má-fé da estipulante (TJRJ, Apelação Cível 2006/88, reg. 09.03.89, Oitava Câmara Cível, unânime, rei. Dês. Sérgio Mariano, julg. 13.12.88) (MARQUES, 1998, p.156).

- Guerra – para haver cobertura é necessário que o segurado solicite e o segurador queira concedê-la, como prêmio adicional, visto que a forma padronizada não contempla tal risco;
- Pirataria – a proteção contra esse risco deve conter na apólice de seguro como consequência da volta dessa atividade ilegal, visto que está mais afeto às leis internacionais;
- Furto e roubo – não estão enquadrados na cobertura básica, concedida ao segurado, pois dependem de ajuste com o segurador;
- Embargo – exige que a embarcação esteja em porto brasileiro descarregado ou não tenha armazenado além da quarta parte correspondente a sua lotação;
- Alijamento – refere-se aos riscos relacionados à fortuna sobre o mar, muito embora não caracterize plenamente um dos perigos do mar, mas tem cobertura pela apólice;
- Baratária – todo e qualquer ato por sua natureza criminoso praticado pelo capitão no exercício do seu emprego, ou pela tripulação, ou por um e outra conjuntamente, do qual aconteça dano grave ao navio ou à

carga, em oposição à presumida vontade do dono do navio é rebeldia (Código Comercial Brasileiro art. 712).

O art. 481 do Código Comercial Brasileiro conjugado com o art. 712, classificam a barataria de fato não criminoso. Portanto, o capitão deve assinar um termo de volta ao lugar de onde partiu, caso não aconteça fica configurada a barataria.

5 RESPONSABILIDADE CIVIL DO SEGURO MARÍTIMO

Segundo Stoco (1997, p.50) a responsabilidade encontra fundamento no princípio milenar de que “deve reparar o dano aquele que causá-lo”. Com outras palavras Lopes (apud STOCO, 1997, p.50) doutrina: “responsabilidade civil significa o dever de reparar o prejuízo”.

Savatier, citado por Rodrigues (1999, p.6) acrescenta a noção de responsabilidade civil como a “obrigação que pode incumbir uma pessoa a reparar o prejuízo causado a outra, por fato próprio, ou por fato de pessoas ou coisas que dela dependam”.

Marton destaca com base na concepção de Dias (1997, p.2) que a “responsabilidade não é fenômeno exclusivo da vida jurídica, antes se liga a todos os domínios da vida social”. Por essa razão, justifica-se a existência fundamental da responsabilização no ordenamento e unanimidade das nações.

A questão de responsabilidade em decorrência do dano remonta as mais primitivas relações entre os homens, antes mesmo da instituição dos dispositivos legislativos das nações ocidentais e da doutrina e jurisprudência se dedicava atenção necessária a essa questão.

Fatos como o surgimento dos primeiros agrupamentos, a descoberta da agricultura e o desenvolvimento das atividades manufatureiras, a vida em sociedade passaram a exigir uma interação basicamente contratual. Ao abandonar o nomadismo e estabelecer o domicílio, o grupo social estratificou-se, distribuiu papéis aos que optaram pela segurança social do *mono*, *polis* ou *civita* exigindo mútuo respeito à autoridade do governante e de seus colaboradores.

A evolução da necessidade exigida pela sociedade, no sentido de atender sua pretensão de ressarcimento pelo prejuízo causado por outrem, a evolução apresentada pela vindicta, a justiça pelas próprias mãos, em um primeiro momento da história até a aplicação efetiva e única da mesma pelo Estado, encontra-se ao lado da evolução e solidificação da responsabilidade civil, da atribuição de culpa e seus efeitos onerosos.

Nesse ponto, Monteiro (1993, p.392) ressalta Mazeud que diz: “a ação de ressarcimento nasceu no dia em que a repressão se transferiu das mãos do ofendido para o Estado”. O capítulo da história da responsabilidade civil trata das

questões envolvendo o surgimento dos primeiros conflitos de interesses e da solução encontrada para estes, na primitiva e parcial justiça privada, resultante quando não muito na punição de todo um grupo social pelo crime de um de seus integrantes¹ (CRETELLA JÚNIOR, 1995), enquanto a segunda etapa dessa evolução demonstra o Estado assumindo a atribuição de conter os ânimos e solucionar as pretensões não atendidas da sociedade.

A responsabilidade do seguro marítimo é enfocada em dois aspectos: contratual e extracontratual. O primeiro, resulta de acordo de vontade entre as partes, ou seja, tem-se caracterizada a responsabilidade contratual.

Quanto à responsabilidade extracontratual, esta decorre, via de regra, do fator culpa. Portanto, desde que faltando este último elemento, não se tem que indenizar por ausência de um elemento imprescindível, embora que faça “presente nexo de causalidade entre ação e o resultado danoso” (MARQUES, 1998, p.233).

Nesse entendimento, corrobora a seguinte jurisprudência:

Em se tratando de culpa extracontratual, há de ser comprovada para gerar a obrigação de indenizar; perícia que não afirma a causa do dano não pode embasar a culpa geradora de obrigação (TJRJ, Apelação Cível 3129/93, reg. 08.03.94, Capital, segunda Câmara Cível, por maioria, rel. Des. Maria Stella Rodrigues, julg. 05.10.93).

Ocorrendo abalroação entre dois navios, poderá ser identificada uma das duas seguintes situações: fortuidade do evento, caso em que não existirá imputabilidade de responsável, de maneira que cada parte deverá arcar com os próprios danos que, por isso, são acautelados via contrato de seguro (*res perit domino*).

Nesse contexto, é importante notar que a força do vento e a correnteza da águas só devem ser consideradas como motivos de força maior, quando a embarcação não puder obedecer ao governo do comandante ou quando tais eventos sobrevenham com tamanha rapidez e surpresa que não permitam àquele empregar os meios suficientes que a náutica ensina para dominá-los. Outro exemplo seria a abalroação ocorrida em consequência da navegação sem luzes de aviso, em ocasião de guerra (GOODACRE, 1981, p.383).

¹ Anterior ao período em que o Estado assume o monopólio da aplicação da Justiça, a responsabilização, segundo Cretella Júnior (1995), pode ser dividida em *Vingança privada*, *Composições voluntárias* e *Composições legais*. Ainda segundo o autor, a Vingança privada subdividia-se em regulamentada e não regulamentada. O exemplo citado da punição do grupo social por fato praticado por indivíduo corresponderia à *vingança privada não regulamentada*, ou seja, totalmente arbitrária, enquanto que o Talião pré-Hamurabi corresponderia à *vingança privada regulamentada*, consoante o conhecido brocardo *olho por olho...* Adotamos, entretanto, neste breve histórico sobre as origens da Responsabilidade, a divisão mais comum, conforme exarada do texto: *Justiça privada*, *Justiça privada estatizada* e *Justiça estatal*

Quando se tratar de abalroação culposa entre dois navios, “cada um deverá responder pelos lucros cessantes e danos emergentes daí resultantes, obrigando o segurador à indenização somente se houver cláusula expressa na apólice” (MARQUES, 1998, p.235).

Nesse contexto, Madge (1981 apud MARQUES, 1998,, p.150) explicita que:

Com efeito, dispõe o Código Comercial no seu art. 748 que sendo um navio abalroado por outro, o dano inteiro causado ao navio abalroado e à sua carga será pago por aquele que tiver causado a abalroação, se esta tiver acontecido por falta de observância do regulamento do porto, imperícia ou negligência do capitão ou da tripulação, fazendo-se estimação por árbitros.

A responsabilidade civil do transportador marítimo, a exemplo dos transportadores em geral, apresenta natureza contratual, regulamentada com base na teoria objetiva imprópria (PACHECO, 2003).

Essa teoria refere-se a “aquela em que a culpa do transportador, havendo inadimplemento do contrato de transporte, é sempre presumida” (PACHECO, 2003, p.68).

A adoção dessa teoria encontra respaldo legal no Decreto legislativo n. 2.681/12, conhecido como “Decreto das Estradas de Ferro”, assim como no Código Comercial Brasileiro, mais precisamente nos artigos 101/104.

Gonçalves (1988, p.111), estabelece que:

No direito civil brasileiro a fonte dessa responsabilidade encontra-se na Lei n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que regula a responsabilidade civil das estradas de ferro. Tal lei, considerada avançada para a época em que foi promulgada, destinava-se a regular, tão-somente a responsabilidade civil das estradas de ferro. Entretanto, por uma ampliação jurisprudencial, teve a sua aplicação estendida a qualquer outro tipo de transporte: ônibus, táxis, lotações, automóveis e outros. Inicialmente, referida lei teve a sua aplicação estendida aos bondes elétricos, dada a sua semelhança com os trens. Posteriormente, a idéia foi transferida para os ônibus, automóveis e todas as espécies de transportes, até mesmo os elevadores.

Antes do advento do mencionado Decreto legislativo, o Código Comercial Brasileiro já regulava a matéria nos seus art. 101, 102 e 103, a saber:

Art. 101. A responsabilidade do condutor ou comissário de transportes ou comissário de avarias começa a correr desde o momento em que recebe as fazendas, e só expira depois de efetuada a entrega.

Art. 102. Durante o transporte, corre por conta do dono o risco que as fazendas sofrerem, proveniente de vício próprio, força maior ou caso fortuito.

Art. 103. As perdas ou avarias acontecidas às fazendas durante o transporte, não provindo de alguma das causas designadas no artigo precedente, correm por conta do condutor ou comissário de transportes.

Quanto à responsabilidade objetiva própria, o contrato de transporte marítimo, a exemplo de todo e qualquer contrato de transporte, refere-se a uma obrigação de fim, também conhecida como de resultado, na qual uma parte fica obrigada ao pagamento de um preço previamente acertado (frete) e a outra, à entrega dos bens confiados para o transporte em iguais condições às recebidas. A partir do cumprimento destas obrigações, pode-se falar em aperfeiçoamento do negócio jurídico antes celebrado (PACHECO, 2003).

De acordo com Miranda (1970, p.9):

Os sistemas jurídicos são sistemas lógicos, compostos de proposições que se referem as situações da vida, criadas pelos interesses mais diversos. Essas proposições, regras jurídicas, prevêm (ou vêem) que tais situações ocorrem, e incidem sobre elas, como se as marcassem. [...] Mediante essas regras, consegue o homem diminuir, de muito, o arbitrário da vida social, e a desordem dos interesses, o tumultuário dos movimentos humanos à cata do que deseja, ou do que lhe satisfaz algum apetite.

A palavra “responsabilidade”, segundo o *vocabulário jurídico*, origina-se do vocábulo *responsável*, do verbo *responder*, do latim *respondere*, que tem o significado de responsabilizar-se, vir garantindo, assegurar, assumir o pagamento do que foi obrigado, ou do ato praticado (SOARES, 1997).

A responsabilidade civil contratual objetiva pura, encontra fundamento na idéia de que nada poderá eliminar a presunção legal de culpa de um devedor em relação a uma determinada obrigação jurídica estabelecida.

Dessa forma, observa-se que se trata de um instituto com um sistema rigoroso, cujo desenvolvimento se respalda, no âmbito do Direito Administrativo e das teorias disciplinadoras da responsabilidade civil do Estado (PACHECO, 2003).

Ressalta-se, ainda, que no transporte marítimo,

a jurisprudência anterior admitia a cláusula limitativa de responsabilidade, desde que aposta em termos claros na passagem ou no conhecimento de transporte, de modo que o aderente não pudesse ignorar a sua existência. Por isso, devia ser recusada quando fundada em impresso estranho ao contrato ou que a ela apenas fizesse referência (MONTENEGRO, 1985, p.167).

A jurisprudência alterou esse entendimento, desprezando essa cláusula,

por equiparação à cláusula de não-indenizar. Há vários precedentes do Superior Tribunal de Justiça repuntando não escrita a cláusula que, por limitar a responsabilidade do transportador marítimo, tornou irrisória a indenização relativa aos danos causados (REsp 644-SP, 4ª T., Rel. Min. Barros Monteiro, j. 17-10-1989, JTACSP, 121:276; REsp 9.787-0-RJ, 3ª T., Rel. Min. Nilson Naves, j. 13-10-1992, Lex – Jurisprudência do STJ e TRFs, 43:113; REsp 29.121-9-SP, 3ª T., Rel. Min. Waldemar Zveiter, j. 16-12-1992, RT, 696:235) (GONÇALVES, 2005, p.304).

Na esfera desse transporte, as importações e exportações, com grande movimentação de carga e descarga nos portos, introduziu exigências da participação de um terceiro elemento como mediador entre o transportador e o dono da mercadoria ou consignatário, ou seja, “a operação de carga e descarga realizada pelos serviços portuários” (GONÇALVES, 2005, p.304).

Determina o Decreto-Lei n. 116, de 25 de janeiro de 1967, que a responsabilidade da entidade portuária se inicia com a chegada da mercadoria nos armazéns, pátios ou outros locais indicados para o depósito, cessando após a concretização da entrega no navio ao consignatário (Art. 20, Decreto-Lei n. 116/67).

Contrariamente, “a responsabilidade do navio ou embarcação começa com o recebimento da mercadoria a bordo, e cessa com a sua entrega à entidade portuária ou trapiche municipal, no porto de destino, ao costado do navio” (Art. 3º do Decreto-Lei n. 116/67).

Montenegro (1985, p.156), explicita que:

Dessa dicotomia resulta que a entrega da mercadoria já não se faz, como outrora, ao consignatário, e, sim, à entidade portuária. Nessas condições, a obrigação de custódia ou segurança das mercadorias. Nessas condições, a obrigação de custódia ou segurança das mercadorias se distribui entre o transportador e a entidade portuária. O efeito principal dessa mudança de tratamento está em que, uma vez recebida, para embarque ou desembarque, a carga com volumes em falta, avariados ou sem embalagem, ou embalagem inadequada, sem que se faça ressalva e promova desde logo vistoria, a responsabilidade passa a ser do recebedor (§ 3º do art. 1º).

Esse mesmo autor, acrescenta:

Outra consequência desse novo sistema reside em que já não se faz de rigor, em matéria de transporte por água, a vistoria regulada pelo art. 756 e parágrafo do Código de Processo Civil de 1939, que nesse passo continuou em vigor, por determinação do art. 1.218 do vigente ordenamento processual. Por último, deve ser ressaltado que a partir do Decreto n. 116, de 25-11-1967, a culpa presumida do transportador marítimo, pelos danos advindos à carga, só deixa de prevalecer durante o período em que ela permanece sob a guarda da entidade portuária. No mais, a matéria continua regida pelo Código Comercial (art. 102), vale dizer, o transportador é responsável pela guarda, bom acondicionamento e conservação da mercadoria, salvo prova, a seu cargo, de vício próprio, força maior ou caso fortuito (MONTENEGRO, 1985, p. 170).

Acerca do que o citado autor preleciona, o Superior Tribunal de Justiça editou a Súmula 109, apresentando o seguinte teor: “O reconhecimento do direito à indenização, por falta de mercadoria transportada via marítima, independe de vistoria” (DJU, 5 out. 1994, p.26557, n. 190).

5.1 Responsabilidade no Código de Defesa do Consumidor

A responsabilidade no Código de Defesa do Consumidor (CDC),

trouxe profundas modificações à ordem jurídica nacional, estabelecendo um conjunto sistemático de normas, de naturezas diversificadas, mas ligadas entre si por terem como suporte uma relação jurídica básica, caracterizada como uma relação de consumo. A nova legislação repercutiu nas mais diversas áreas do direito, inovando em aspectos de direito penal, administrativo, comercial, processual civil e civil, em especial (GONÇALVES, 2005, p.307).

As mudanças nas relações sociais e de consumo em massa, o surgimento dos blocos econômicos, contribuíram para que os princípios enraizados da legislação de âmbito privado perdessem seu suporte para disciplinar as relações humanas, o que forçosamente levaram à criação de um CDC que contemplasse os princípios constitucionais voltados para a ordem econômica.

Com base nessa premissa básica fundada no fato de que o consumidor representa a parte mais afetada nas relações de consumo, esse Código buscou manter o equilíbrio entre os atores desse processo. Nessa intenção, o seu art. 1º expressa normas de proteção e defesa do consumidor, e as declara de ordem pública e de interesse social (GONÇALVES, 2005).

Partindo dessa premissa básica de que o consumidor é a parte vulnerável das relações de consumo, o Código pretende restabelecer o equilíbrio entre os protagonistas de tais relações. Assim, determina o art. 1º que o Código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, acrescentando serem tais normas de ordem pública e interesse social.

O fornecimento de transportes em geral, constitui-se atividade da esfera do Código de Defesa do Consumidor, por representar prestação de serviço. Enquadra-se aos contratos de transporte, desde que atenda as normas reguladoras dessa espécie de contrato mencionada no Código Civil, art. 732.

Art. 732 - Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

Quanto à responsabilidade civil do transportador, destaca-se dois aspectos:

a) a criação de uma responsabilidade objetiva semelhante à do Decreto n. 2.681, de 1912; b) a inexistência de limitação para a indenização, não havendo mais lugar para a chamada indenização tarifada, prevista para os casos de acidentes com aeronaves (GONÇALVES, 2005, p.308).

De acordo com o Decreto n. 2.681, a responsabilidade do transportador somente se extingue mediante prova de ocorrência de caso fortuito, força maior, ou culpa única da vítima. O Código de Defesa do Consumidor estabelece, no art. 14, que o “fornecedor de serviços responde, independentemente de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores” e “só não será responsabilizado quando provar: I – que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II – a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro” (§ 3º do Decreto n. 2.681).

A identidade entre as situações é identificada porque apenas a culpa exclusiva do lesado (não a concorrente) é aceita como causa exclusiva da responsabilidade. Enquanto no dispositivo a diferença está centrada no fato de que somente são admitidas as excludentes mencionadas, dentre as quais não são referenciadas o caso fortuito e de força maior (GONÇALVES, 2005).

No que diz respeito à culpa concorrente da vítima, prevalece a regra dos arts. 738, parágrafo único, e 945 do Código Civil, que dizem:

Art. 738 [...]

Parágrafo único – Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá eqüitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a concorrência do dano.

Art. 945 – Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano.

Nesse sentido, o STJ vem assim decidindo:

O fato de o art. 14, § 3º, do Código de Defesa do Consumidor não se referir ao caso fortuito e à força maior, ao arrolar as causas de isenção de responsabilidade do fornecedor de serviços, não significa que, no sistema por ele instituído, não possam ser invocados. Aplicação do art. 1.058 do Código Civil [de 1916]. A inevitabilidade, e não a imprevisibilidade, é que efetivamente mais importa para caracterizar o fortuito. E aquela há de entender-se dentro de certa relatividade, tendo-se o acontecimento como inevitável em função do que seria razoável exigir-se (REsp 120.647-SP, 3ª T., Rel. Min. Eduardo Ribeiro, DJU, 15 maio de 2000, p. 156) (GONÇALVES, 2005, p. 309).

A interpretação do § 3º do art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, sustenta a inaplicabilidade da excludência aos casos disciplinados por esse Código. Por outro lado, alguns juristas consideram que o dispositivo em questão cuida exclusivamente do fator culpa. Para corroborar com o entendimento sobre o seguro no transporte marítimo, destaca-se as jurisprudências a seguir:

Transporte marítimo – Extravio de mercadoria – Não se faz indispensável à vistoria para embasar a pretensão de ressarcimento dirigida pelo destinatário da mercadoria ao transportador (STJ. REsp 50.039-7RS. 3ª T., Rel. Min. Eduardo Ribeiro, j. 9-8-1994, DJU, 26 set. 1994, p. 25649, n. 184) (GONÇALVES, 2005, p.334).

De acordo com esse posicionamento do Supremo Tribunal de Justiça, entende-se que há necessidade de vistoria no meio de transporte marítimo, assim como na própria mercadoria para que se respalde o ressarcimento ao transportador, no caso de extraviado da mesma.

Transporte marítimo – Súmula 109 do Superior Tribunal de Justiça: ‘O reconhecimento do direito a indenização, por falta de mercadoria transportada via marítima, independe de vistoria’ (DJU, 5 out. 1994, p. 557, n. 190).

Mercadoria avariada em decorrência de tempestade em alto-mar – Caso fortuito ou força maior não caracterizados diante da previsibilidade do evento – Indenizatória da seguradora subrogada procedente (JTACSP, Revista dos Tribunais, 110:90;RT, 638:132) (GONÇALVES, 2005, p.335).

Não havendo mercadoria transportada, certamente não haverá necessidade de indenização, conforme determina a Súmula 109 (STJ). Por outro lado, caso a mercadoria seja extraviada em alto-mar devido a tempestade ou outros motivos que não foram previstos, é obrigatória a indenização, visto que deve haver a previsibilidade do evento.

Responsabilidade civil – Naufrágio da embarcação Bateau Mouche – IV – Illegitimidade de parte passiva *ad causam* – Sócios – Teoria da “desconsideração da personalidade jurídica” – Danos materiais – Posicionamento decorrente do falecimento de menor que não trabalhava (RSTJ, 120:370) (GONÇALVES, 2005, p. 337).

6 CONCLUSÃO

Diante da grande extensão do uso do mar como meio primordial das relações comerciais, nacionais e internacionais e, conseqüentemente, o aumento de inúmeros acidentes, como encalhe, naufrágio, dentre outros, surgiu a necessidade da implantação de seguros marítimos, tendo como finalidade principal a proteção dos materiais e bens que frequentemente são transportados por esse meio.

Dessa forma, o seguro consiste em uma espécie de contrato entre duas partes (contrato bilateral), onde a primeira (segurado), compromete-se mediante uma contraprestação reembolsar a segunda (segurador) por perdas causadas em circunstâncias contingenciais possíveis de ocorrência.

Essa relação contratual é denominada também, de apólice de seguro e a contraprestação pode ser chamada de prêmio. Por outro lado, a coisa segurada, objeto do seguro recebe o nome de interesse pessoal e o risco da contingência danosa possível de ocorrer e, quando ocorre, designa-se de sinistro.

Observou-se, que a tendência do mercado segurador cresceu nos últimos tempos, haja vista a importância das consultorias de controle de riscos. Pois, tem sido fato notório que, mesmo com o seguro e a segurança do reembolso pelas perdas, na maioria das vezes, os prejuízos com os sinistros não se limitam ao custo da mercadoria. Para o importador, por exemplo, perder a carga significa muitas vezes, perder também o cliente.

Esse seguro encontra respaldo jurídico no Código Comercial Brasileiro, assim como no Código Civil, cujos dispositivos legais, abalizam significativamente, as relações contratuais concernentes ao contrato de seguro marítimo, amparando legalmente ambas as partes, ou seja, segurador e segurado.

Dessa maneira, cada uma das partes envolvidas deve ter alicerçado nos diplomas legais seus direitos e deveres, consoante os princípios adotados nos contratos de seguro, como o princípio da boa fé, sub-rogação, causa próxima e outros.

Visando a preservação das relações de consumo entre o segurador e segurado, no sentido de garantir-lhe uma convivência justa e harmoniosa, torna-se imperativo que o Código de Defesa do Consumidor se destaque na proteção dos direitos e garantias, principalmente, da parte contratante considerada pelos diplomas

legais hipossuficiente (consumidor) e mais vulneráveis às contingências desse processo.

Desse modo, as cláusulas limitativas do contrato de seguro, destacam-se apenas para estabelecer limites ao risco do segurador, não podendo de forma alguma extrapolar outros direitos ou garantir vantagem indevida, sobrepondo-se sobre a outra parte contratante, sob pena das mesmas serem consideradas abusivas e, portanto, declaradas nulas de pleno direito.

Certamente, que sendo o contrato de seguro uma modalidade de adesão, é imprescindível que o contratado seja tratado dentro de uma relação de equivalência, ou seja, tais relações de consumo devem ser claras suficientemente, para que as cláusulas limitativas sejam destacadas no contrato, de maneira que não seja possível ultrajar e colocar o consumidor em desvantagem em detrimento da outra parte do negócio.

O seguro marítimo está regulamentado pelo Código Comercial Brasileiro. O contrato de seguro gera direitos e obrigações para as partes. Ao segurado compete o pagamento do prêmio, que é a contraprestação ao segurador, em virtude do risco que este assume e ao segurador cabe pagar a indenização prevista ao segurado em razão de seus prejuízos, na hipótese de ocorrer o risco conforme previsto contratualmente.

Portanto, o advento do Código Comercial Brasileiro foi de fundamental importância para o desenvolvimento do seguro no Brasil, incentivando o aparecimento de inúmeras seguradoras, que passaram a operar não só com o seguro marítimo, mas, também, com o seguro terrestre.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, J. B. Torres de. **O seguro no direito brasileiro**. São Paulo: EDIJUR, 2003.

ALVIM, Arruda e outros. **Código consumidor comentado**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1990.

BRASIL. **Código Comercial**. 47. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

_____. **Lei n. 10.406 - de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil**. Brasília, 2002.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Código comercial e legislação complementar** anotados. 7. ed. rev. e atual. de acordo com a nova Lei de Falências (Lei n. 11.101, de 9.2.2005). São Paulo: Saraiva, 2005.

CRETELLA JÚNIOR, José. **Curso de direito administrativo**. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1995

DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 10. ed. Rio de Janeiro, 1997.

DINIZ, Maria Helena. **Tratado teórico e prático dos contratos**. 6. ed. Rev. amp. e atual. de acordo como novo código civil. São Paulo: Saraiva, 2006.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GOODACRE, Kenneth J. **Marine insurance claims**. 2. ed. London: Witherby and Co Ltda., 1981.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1988.

_____. **Responsabilidade civil**. 9. ed. rev. de acordo com o novo Código Civil (Lei n. 10.406, de 10-1-2002). São Paulo: Saraiva, 2005.

LOUREIRO, Luis Guilherme. **Contratos no novo código civil**. 2. ed. São Paulo: Método, 2004.

MARQUES, Fernando José. **Direito do seguro marítimo**: doutrina e jurisprudência. Rio de Janeiro: FEMAR, 1998.

MIRANDA, Pontes de. **Tratado de direito privado**. Rio de Janeiro: Borsoi, 1970.

MONTEIRO, Washington Barros. **Curso de direito civil**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 1993.

MONTENEGRO, Antonio Lindbergh C. **Responsabilidade civil**. Rio de Janeiro: Anaconda Cultural, 1985.

PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do direito marítimo e da responsabilidade civil do transportador marítimo Aspectos jurídicos que Interessam ao seguro de transporte de cargas. **Jus Navigandi**, Teresina, a. 7, n. 61, jan. 2003.

PEREIRA, Regis Fichtner. **A responsabilidade civil pré-contratual**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

RODRIGUES, Silvio. **Responsabilidade civil**. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 1999.

SILVA, Cláudio Ferreira da. **Transportes, seguros e a distribuição física internacional de mercadorias**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

STOCO, Rui. **Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial**. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.

SOARES, Orlando. **Responsabilidade civil no direito brasileiro: teoria, prática forense e jurisprudência**. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

SOIBELMAN, Leib. **Enciclopédia jurídica**. São Paulo: Editora Elfez, 2005. 1 CD-ROM.