

DANIELA LUIZ

ATIVIDADE SECURITÁRIA NOS CONTRATOS DE TRANSPORTES

CURITIBA

2003

DANIELA LUIZ

ATIVIDADE SECURITÁRIA NOS CONTRATOS DE TRANSPORTES

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção de grau de Bacharel em Direito, Curso de Direito, Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Professor Elimar Szaniawski

CURITIBA

2003

ii

TERMO DE APROVAÇÃO

DANIELA LUIZ

ATIVIDADE SECURITÁRIA NOS CONTRATOS DE TRANSPORTES

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel no Curso de Direito, Setor de Ciências Jurídicas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

Orientador:

Profº Elimar Szaniawski

Departamento de Direito Civil e Processual Civil, UFPR

Profº Antônio Alves do Prado Filho

Departamento de Direito Civil e Processual Civil, UFPR

Profº Ana Carla H. Matos

Departamento de Direito Civil e Processual Civil, UFPR

Curitiba, ____ de outubro de 2003.

SUMÁRIO

Resumo	v
I – Introdução	1
2 – O contrato de transporte e as implicações jurídicas	3
2.1 – Relevância social do contrato de transporte	3
2.2 – Do objeto e dos figurantes do contrato de transporte	4
2.3 – Da classificação dos contratos de transporte	5
2.4 – Da responsabilidade civil nos contratos de transporte	6
3 – Breves considerações referentes ao contrato de seguro	12
3.1 – Do conceito	12
3.2 – Dos elementos do contrato de seguro	13
3.3 – Das características do contrato de seguro	16
3.4 – Dos instrumentos de celebração do contrato securitário	18
3.5 – Do novo Código Civil e as alterações nos contratos de seguro	20
4 – A contratação da atividade securitária nos transportes: implicações jurídicas	24
4.1 – Aspectos gerais	24
4.2 – Das transportadoras e do roubo de mercadorias	29
4.3 – Da Circular nº 178 e sua regulamentação no âmbito securitário	32
4.4 – Da sub-rogação da seguradora nos seguros de transporte	33
4.5 – Direito Comparado: da legislação paraguaia	35
5 – Das modalidades de seguro de transporte	38
5.1 – Dos seguros de transporte nacionais e o procedimento de sinistros	38
5.2 – Dos seguros de transporte nacionais terrestres	39
5.3 – Dos seguros de transporte nacionais aéreos	42
5.4 – Dos seguros de transporte nacionais marítimos, fluviais e lacustres	46
5.5 – Dos seguros de transporte internacionais	50
6 – Conclusão	52

Índice	55
Referências Bibliográficas	57

RESUMO

O presente trabalho busca demonstrar como se dá a contratação de seguro na atividade de transporte. Para isso, fizemos o estudo de dois temas, basicamente: o contrato de transporte, que pode se dar tanto com coisas, como com pessoas e também o contrato de seguro, com todas as suas implicações jurídicas. Após essas explicitações, expusemos acerca do seguro de transporte, especificamente, observando suas modalidades terrestre, aérea, marítima, lacustre e fluvial. Tomamos como base o novo Código Civil, com as suas inovações nesta área, bem como o Código do Consumidor, a Circular nº 178 da SUSEP, dentre outras fontes legislativas. Procuramos demonstrar, enfim, a importância desta matéria no nosso cotidiano.

1 - INTRODUÇÃO

O tema da presente pesquisa abrange o estudo de dois tipos de contratos de grande importância social e jurídica: o contrato de transporte e o de seguro. Eles vêm ganhando bastante relevância nos dias atuais, tendo em vista a garantia que dá aos que realizam o contrato de transporte – empresa transportadora e transportado ou proprietário do objeto transportado -, em face da incidência de sinistros nas viagens, o que poderia acarretar grandes perdas patrimoniais.

O contrato de transporte é um dos negócios jurídicos mais celebrados na sociedade, isto é, milhões de pessoas e coisas são transportadas todos os dias de um lugar a outro, podendo gerar diversas situações conflituosas que pedem a solução dada pelo ordenamento jurídico. Com os objetivos de rapidez e conforto, os veículos acabaram se transformando em arma perigosa, causadoras de inúmeros acidentes.

O transporte alcançou tal relevância na sociedade que, como afirmado por AGUIAR DIAS¹, é visto como determinante da civilização e como causa da evolução social.

O contrato de seguro, da mesma forma, vem sendo celebrado cada vez em maior número pelas pessoas, visando à garantia dos bens materiais ou imateriais, para evitar que tenham prejuízos e danos irreparáveis. É, pois, a maneira mais eficaz de garantir uma indenização ao que sofreu o prejuízo, não resultando na ruína do agente causador do dano.

O contrato de seguro celebrado para garantir a integridade do bem ou da pessoa transportada é, pois, o objeto de nosso estudo.

Para fins didáticos, no início do trabalho procuramos explicar alguns aspectos do contrato de transporte, atribuindo a sua conceituação, objeto, classificação, bem como a responsabilidade civil gerada pela sua celebração.

¹ DIAS, José de Aguiar. *Da responsabilidade civil*. Rio de Janeiro: Forense, 1994, p. 183.

Após, buscamos fazer uma breve análise dos contratos de seguro, com a exposição de alguns conceitos básicos, como seguradora, segurado, prêmio, risco, etc. Tecemos , também, alguns comentários a respeito da incidência do novo Código Civil na matéria em questão.

Por fim, analisamos o seguro de transporte em si, buscando descrevê-lo nos aspectos considerados mais relevantes. Abrimos espaço para falar sobre certas regulamentações essenciais a esta matéria: a Circular 178 editada pela Susep, assim como fizemos breve exposição do Código Civil paraguaio, como modelo de legislação sobre o tema.

2 - O CONTRATO DE TRANSPORTE E AS IMPLICAÇÕES JURÍDICAS

2.1 – RELEVÂNCIA SOCIAL DO CONTRATO DE TRANSPORTE

Na definição de Pontes de MIRANDA², “Contrato de transporte é o contrato pelo qual alguém se vincula, mediante retribuição, a transferir de um lugar para outro pessoa ou bens.”

No que concerne ao campo da responsabilidade civil, o contrato de transporte se revelou como de grande aplicação quanto aos seus aspectos práticos e jurídicos, tendo em vista sua larga extensão. Conforme afirma José de Aguiar DIAS³, “a história dos transportes tem a importância de determinante da história da civilização”.

Sérgio Cavalieri FILHO⁴ afirma que “de todos os contratos, nenhum terá maior relevância social e jurídica na atualidade do que o contrato de transporte”. Justifica tal assertiva pelo fato de que é incontável o número de pessoas que são transportadas todos os dias. O transporte, segundo ele, é um instrumento essencial para o cumprimento das funções sociais e econômicas do Estado Moderno. Mas, infelizmente, o nosso país não o cumpre de forma satisfatória, sendo este serviço “cada vez mais deficiente e até desumano”⁵.

Sérgio Cavalieri FILHO⁶ aponta alguns dados estatísticos do transporte brasileiro, afirmando que o modal rodoviário, com o emprego do ônibus, é responsável por 93% do total que é transportado. Ainda, constatou que na metade dos anos 60, os investimentos com o transporte coletivo representavam 40% da formação bruta do capital fixo do país, ou seja, 6,7% do PIB. Já no final dos anos 80, esses percentuais

² MIRANDA, Pontes de. *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, Rio de Janeiro: Borsoi. 1964, p. 8.

³ DIAS, ob. cit., p. 183.

⁴ FILHO, Sérgio Cavalieri. *Programa de Responsabilidade Civil*. 2. ed., Malheiros Editores, p. 208.

⁵ *Ibidem*, p. 209.

⁶ *Idem*.

despencaram para 10% e 1,7%, respectivamente. Daí o estado caótico do transporte no Brasil.

2.2 – DO OBJETO E DOS FIGURANTES DO CONTRATO DE TRANSPORTE

Pontes de MIRANDA⁷ afirma que o objeto do contrato de transporte é o transporte. Assim, o que se transporta é a pessoa ou coisa, sendo o objeto do transporte.

Segundo ele, ainda, o contrato de transporte pode não ser apenas em distância geográfica (latitude e longitude), podendo se dar “de um andar para outro, ou da rua para o andar, ou para o teto, ou para o cume da montanha. Transportam-se seres humanos vivos ou mortos, animais, minerais, vegetais, mercadorias e coisas que não tem valor comercial.”⁸.

Segundo José de Aguiar DIAS⁹, o transporte pode se dar com pessoas, objetos ou notícias¹⁰. O Código Civil paraguaio¹¹, nos artigos 922 a 943, regulamenta o contrato de transporte, estabelecendo como objeto apenas as pessoas e as coisas.

Quanto aos figurantes, Pontes de MIRANDA¹² os enumera como sendo quem adquire para si o bilhete ou outra peça documentária e a empresa.

Maria Helena DINIZ explica que o contrato é celebrado “entre o transportador e a pessoa que vai ser transportada (viajante ou passageiro) ou a pessoa que entrega o objeto (remetente ou expedidor)”¹³.

⁷ MIRANDA, Pontes de. *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 41.

⁸ *Ibidem*, p. 9.

⁹ DIAS, ob cit, p. 212.

¹⁰ No mesmo sentido: Maria Helena Diniz (coisas, pessoas e notícias).

¹¹ É um bom exemplo a ser tomado, haja vista possuir extensa regulamentação sobre essa matéria, o que falta em nosso ordenamento. Falaremos mais detalhadamente a seu respeito em capítulo supra (vide 4.5).

¹² MIRANDA, Pontes de. *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 9.

¹³ DINIZ, Maria Helena. *Tratado teórico e prático dos contratos*. 4. ed., v. 4, São Paulo: Saraiva, 2002, p. 318.

2.3 – DA CLASSIFICAÇÃO DOS CONTRATOS DE TRANSPORTE

O transporte é um contrato consensual, bilateral, oneroso, comutativo. Segundo Pontes de MIRANDA, é consensual porque é concluído quando a vontade do freguês e do transportador se equivalem, estabelecendo-se o vínculo, pois, com o consenso. “Se a lei exige, na espécie, o escrito, ou o cartão, ou a ficha, é outro assunto. Se o consenso se estabeleceu, o contrato de transporte se concluiu, (...)”¹⁴.

Maria Helena DINIZ¹⁵, da mesma forma, aceita o contrato de transporte como consensual, pois se aperfeiçoa pelo mútuo consentimento dos contraentes, sendo admitido qualquer meio de prova permitido em direito.

O transporte também é um contrato bilateral, por “originar obrigações tanto para o transportador como para o passageiro ou expedidor”¹⁶.

É também contrato oneroso, pois, como afirma Pontes de MIRANDA¹⁷, o transportador se vincula pela contraprestação, a transferir pessoa ou coisa de um lugar para outro. Há, portanto, vantagens e obrigações para ambos os contraentes.

Diferem, no entanto, Pontes de MIRANDA e Maria Helena DINIZ, no tocante a ser ou não essencial a onerosidade no transporte. Para esta¹⁸, a onerosidade é essencial, por ser o transporte atividade com fins lucrativos; se for gratuito, haverá contrato, mas a responsabilidade do transportador atenderá à norma diversa, caso em que, ocorrendo dano, a presunção de culpa será *juris tantum*.

Já Pontes de MIRANDA¹⁹ diz que não há previsão em nosso ordenamento sobre o contrato gratuito de transporte, a ponto de se poder afirmar que a responsabilidade do transportador seja menor do que teria se fosse oneroso. “Não há essencialidade do elemento de onerosidade no contrato de transporte.” Completa, ainda,

¹⁴ MIRANDA, Pontes de. *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 11.

¹⁵ DINIZ, ob. cit., p. 319.

¹⁶ *Ibidem*, p. 318.

¹⁷ MIRANDA, Pontes de. *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 12-13.

¹⁸ DINIZ, ob. cit., p. 318.

¹⁹ MIRANDA, Pontes de. *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 13.

Certamente, não contratou transporte quem leva à casa de cada um dos convidados da festa particular, nem o possuidor de barco a que o amigo pede para dar passeio pela baía, ou atende ao pedido do diretor do clube para mostrar a praia de Guarujá, ou de Boa Viagem. Mas é contrato de transporte o que se concluiu entre a empresa de ônibus e os turistas a que ela oferece, gratuitamente, o transporte.

O contrato de transporte possui como característica também a comutatividade, “porque as prestações de ambas as partes contratantes já estão certas, não ficando na dependência de algum evento futuro e incerto”²⁰.

2.4 – DA RESPONSABILIDADE CIVIL NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE

No que se refere às conseqüências jurídicas, ou seja, a responsabilidade civil que nascerá do contrato de transporte, Sérgio Cavalieri FILHO²¹ estabelece um tríplice aspecto. Isto é, haveria a responsabilidade em relação a terceiros, aos empregados e aos passageiros.

2.4.1 – Da responsabilidade em relação aos empregados

A responsabilidade para com os empregados da empresa transportadora é contratual, estabelecida, na sua maioria, pelo direito trabalhista, podendo ser pleiteada indenização frente ao INSS ou à Justiça Trabalhista. Mas, havendo dolo ou culpa do empregador, poderá a mesma ser pleiteada na Justiça Comum contra o empregador, com base no art. 7º, XXVIII, da Constituição de 1988.

2.4.2 – Da responsabilidade em relação a terceiros

No caso de dano causado a terceiro, a responsabilidade da empresa transportadora é extracontratual, visto não haver entre eles nenhuma relação jurídica

²⁰ DINIZ, ob. cit., p. 318.

²¹ CAVALIERI FILHO, ob cit, p. 210.

contratual. Até a Constituição de 1988, esta responsabilidade era subjetiva, tendo a vítima que provar a culpa do transportador ou do seu preposto.

Conforme afirma Sérgio Cavalieri FILHO²², a Constituição Federal vigente, em seu artigo 37, § 6º, transformou essa responsabilidade em objetiva, estendendo a responsabilidade do Estado, fundada no risco administrativo, às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público. Sendo o transporte coletivo um serviço público, concedido ou permitido, haverá a responsabilidade objetiva. Mas, apenas teremos a caracterização desta responsabilidade quando derivar de obrigação extracontratual.

A responsabilidade do Estado apenas poderá ser afastada por uma daquelas causas que excluem o próprio nexos causal, como o fato exclusivo da vítima, caso fortuito ou força maior e o fato exclusivo de terceiros.

Segundo Sérgio CAVALIERI²³, era previsto na França uma responsabilidade mais severa em relação aos danos que fossem causados aos passageiros. A aplicação desta diferenciação no Brasil perdeu razão de ser com o Código de Defesa do Consumidor. Este reforçou a idéia de que caberia responsabilidade objetiva ao fornecedor de serviços, equiparando ao consumidor todas as vítimas do evento. A responsabilidade nas relações de consumo ficou submetida a uma disciplina jurídica única, havendo como fundamento da responsabilidade do fornecedor o defeito do produto ou do serviço²⁴.

2.4.3 – Da responsabilidade em relação aos passageiros

A responsabilidade do transportador em relação ao passageiro será contratual, fundada no contrato de transporte.

²² Idem.

²³ Ibidem, p. 211.

²⁴ A respeito das alterações introduzidas pelo Código consumerista, será feita melhor exposição em item supra (vide 2.5.3).

Este contrato celebrado entre transportador e passageiro é um contrato de adesão, pois suas cláusulas são previamente estipuladas pelo transportador. Conforme afirmou CAVALIERI²⁵, este fato “não chega, entretanto, a comprometer a autonomia da vontade, já que é possível escolher entre viajar ou não, utilizar ou não determinado tipo de transporte etc.”

Devemos levar em conta que o contrato de transporte, em decorrência do contrato pactuado entre passageiro e transportador, possui cláusula implícita de incolumidade. CAVALIERI²⁶ afirma que esta é a principal característica de tais contratos. “A obrigação do transportador é de fim, de resultado, e não apenas de meio.” Conforme assegurou Aguiar DIAS²⁷, o contrato de transporte “é dos que contém a obrigação de custódia ou dever de segurança (...) e que consiste em assegurar o devedor, em maior ou menor grau, a incolumidade do credor”.

Não se pode pactuar sobre a incolumidade, não sendo permitido uma cláusula que excluísse a obrigação de indenizá-la. Isto é, a cláusula de incolumidade é inerente ao contrato de transporte de pessoas. Quem utiliza um meio de transporte regular celebra com o transportador um contrato que possui como elemento principal a sua incolumidade, havendo obrigação do transportador de levá-lo são e salvo ao lugar de destino.

Rui STOCO²⁸ diz que “Sendo o contrato de transporte um contrato de adesão, a vítima não estará obrigada a provar a culpa do transportador em caso de acidente. Basta comprovar o fato do transporte e o dano verificado para que se caracterize a responsabilidade deste pelo inadimplemento contratual.”

O STF já editou Súmula sobre esta questão – nº 161 -, a qual dispõe que “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar.”

²⁵ CAVALIERI FILHO, ob. cit., p. 212.

²⁶ Idem.

²⁷ DIAS, ob cit, p. 188.

²⁸ STOCO, Rui. *Tratado de responsabilidade civil: responsabilidade civil e sua interpretação doutrinária e jurisprudencial*. 5. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001, p. 198.

A cláusula de incolumidade, portanto, seria, nos dizeres de CAVALIERI²⁹, “a obrigação que tem o transportador de conduzir o passageiro são e salvo ao lugar de destino”.

2.4.3.1 – Do Decreto nº 2.681/12 – Lei das Estradas de Ferro

A primeira lei brasileira a tratar da responsabilidade civil do transportador foi o Decreto Legislativo nº 2.681, de 1912. Foi uma lei avançada para o seu tempo, tanto que, apesar de destinada apenas aos transportes ferroviários, acabou sendo estendida aos poucos aos demais transportes terrestres. Conforme asseverou CAVALIERI³⁰, “O contrato de transporte celebrado com uma companhia de estrada de ferro é, em tudo e por tudo, semelhante ao contrato de transporte celebrado com uma empresa de ônibus ou bonde.”

Rui STOCO³¹, nesta linha, concorda com Carlos Roberto GONÇALVES, em seu livro sobre Responsabilidade Civil, quando afirma que, no Brasil, a responsabilidade derivada do contrato de transporte teve início com a lei das estradas de ferro. Ela regulamentava apenas o transporte nas ferrovias, mas teve sua aplicação estendida a outros tipos de transporte, como ônibus, táxis, lotações, automóveis, etc, e até mesmo aos elevadores.

Discute-se sobre o tipo de responsabilidade que detém o transportador em relação aos passageiros. O art. 17, da Lei das Estradas de Ferro, fala da culpa presumida: “As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea. A culpa sempre será presumida (...)”

Ao fazerem uma interpretação literal do texto, vários doutrinadores sustentaram tratar-se de caso de culpa presumida. Porém, com uma interpretação sistemática, verifica-se que tal assertiva não é verdadeira.

²⁹ CAVALIERI FILHO, ob. cit., p. 212.

³⁰ Ibidem, p. 214.

³¹ STOCO, ob. cit., p. 198.

Conforme asseverou CAVALIERI³²,

Nos casos de culpa presumida, inverte-se apenas o ônus da prova, cabendo ao causador do dano demonstrar que não agiu com culpa. Esta, aliás, a principal diferença entre a responsabilidade objetiva e a responsabilidade com culpa presumida. Enquanto nesta última o causador do dano pode, como já se disse, comprovar que não agiu com culpa e, assim, afastar a sua responsabilidade, na primeira o elemento culpa é despiciendo. O causador do dano só se exonera se provar a ocorrência de alguma das causas de exclusão do nexo causal: caso fortuito, força maior, fato exclusivo da vítima ou de terceiro.

Indo além no que diz o art. 17 do referido Decreto, verifica-se que, em verdade, “ele não admite ao transportador fazer prova de que não agiu com culpa”³³. Diz o artigo que “A culpa será sempre presumida, (...) só se admitindo em contrário alguma das seguintes provas: 1º) caso fortuito ou força maior; 2º) culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada”.

Conclui-se, pois, que a responsabilidade do transportador em relação aos passageiros é objetiva, apesar da lei ter se equivocado na terminologia atribuída, chamando de culpa presumida. É assim que a doutrina e jurisprudência dominantes vêm entendendo esta questão. A responsabilidade é objetiva, pois fundada na teoria do risco. Esta é a única compatível com a cláusula de incolumidade, ínsita no contrato de transporte.

2.4.3.2 – Das alterações do Código de Defesa do Consumidor

Certamente, o contrato de transporte é uma relação de consumo, dada a abrangência do conceito de serviço público do nosso Código do Consumidor, sendo a transportadora uma prestadora de serviços remunerados.

O CDC veio implantar uma política nacional de consumo, sendo disciplina única e uniforme para todas as relações consumeristas. Conforme afirmou

³² CAVALIERI FILHO, ob. cit., p. 215.

³³ Idem.

CAVALIERI³⁴, “criou uma sobre-estrutura jurídica multidisciplinar, aplicável em todas as áreas do Direito onde ocorrerem relações de consumo”. Sendo o transporte de passageiros uma prestação de serviço, resta aplicável também o CDC, por se tratar de relação de consumo.

A Constituição da República estabeleceu como princípio e direito fundamental a proteção do consumidor, determinando a elaboração de Código do Consumidor, conforme artigo 48, do ADCT. Com a inserção dentre os direitos fundamentais o de defesa do consumidor, acabou-se por elevá-lo à condição de princípio da ordem econômica nacional.

O artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor diz responder o fornecedor pelo evento danoso, independentemente de culpa, consagrando, pois, a sua modalidade objetiva, havendo exclusão de responsabilidade apenas quando haja a inexistência do defeito ou quando restar comprovada a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

Mas, no que diz respeito à responsabilidade contratual do transportador, o CDC não alterou a sua qualificação, pois ela já era objetiva, como anteriormente exposto. Conforme expõe CAVALIERI³⁵,

O que o Código fez, e isso me parece importante, foi mudar o fundamento dessa responsabilidade, que agora não é mais o contrato de transporte mas sim a relação de consumo, contratual ou não. Mudou também o seu fato gerador, deslocando-o do descumprimento da cláusula de incolumidade para o vício ou defeito do serviço, consoante o art. 14 do CDC. (...) O fornecedor do serviço terá que indenizar desde que demonstrada a relação de causa e efeito entre o defeito do serviço e o acidente de consumo, chamado pelo Código de defeito do serviço.

Com o CDC, o que se fez foi reforçar a situação de responsabilização objetiva, pois nele não se cogita sequer da força maior e do caso fortuito, como excludentes de responsabilidade. Não é permitido ao transportador provar que não houve culpa, porque o fornecedor de serviços responde independentemente dela, pela reparação dos

³⁴ Ibidem, p. 216.

³⁵ Ibidem, p. 217.

danos causados aos consumidores pelos defeitos relativos à prestação dos serviços ou por informações insuficientes ou inadequadas. A responsabilidade, portanto, é objetiva, não se cogitando de culpa lato ou estrito senso. A transportadora apenas se eximirá de responsabilidade quando provar que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste, ou a culpa é exclusiva da vítima ou de terceiro, de acordo com o parágrafo 3º do mesmo dispositivo legal.

A vítima, portanto, para fazer face à indenização, deve provar que a cláusula de incolumidade não foi assegurada, ou seja, que se utilizou do transporte e que dentro dele ocorreu o acidente, do que lhe adveio o dano. Isto é, basta provar o nexo de causalidade.

3 – BREVES CONSIDERAÇÕES REFERENTES AO CONTRATO DE SEGURO

3.1 – DO CONCEITO

Segundo Aguiar DIAS, “Contrato de seguro é aquele em que uma das partes, o chamado segurador, obriga-se, mediante o pagamento de uma ou várias somas fixas ou prêmios, a indenizar a outra, chamada segurado, o prejuízo resultante de riscos futuros, previstos no contrato.”³⁶

Na definição de Pontes de MIRANDA, o contrato de seguro “é o contrato pelo qual o segurador se vincula, mediante pagamento de prêmio, a ressarcir ao segurado, dentro do limite que se convencionou, os danos produzidos por sinistro, ou a prestar capital ou renda quando ocorra determinado fato, concernente à vida humana, ou ao patrimônio”³⁷.

³⁶ DIAS, ob. cit., p. 552.

³⁷ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 272-273. O autor atribui, ainda, uma segunda definição de contrato de seguro, afirmando que é o contrato em que um dos contraentes, o segurador, mediante prestação única ou periódica, que o contraente faz, se vincula a segurar, isto é, a, se o sinistro ocorre, entregar ao outro contraente soma determinada ou determinável, que

Para Maria Helena DINIZ, “o contrato de seguro é aquele pelo qual uma das partes (segurador) se obriga para com outra (segurado), mediante o pagamento de um prêmio, a garantir-lhe interesse legítimo relativo a pessoa ou a coisa e a indenizá-la de prejuízo decorrente de riscos futuros previstos no contrato”³⁸.

“A operação de seguro, sob seu aspecto jurídico, reveste-se da forma de um contrato, expressamente caracterizado e definido em lei.”³⁹

No contrato de seguro, uma das partes (seguradora) se obriga para com a outra (segurado), mediante uma remuneração (prêmio), a pagar uma indenização à pessoa indicada (beneficiário), na hipótese de eventuais prejuízos ocasionados ao objeto segurado, decorrente de um evento determinado.

3.2 – DOS ELEMENTOS DO CONTRATO DE SEGURO

A partir da explicitação anterior, podemos definir quatro elementos no contrato de seguro: segurador, segurado, risco e prêmio. Pontes de MIRANDA diferencia o que seriam os figurantes do contrato de seguro dos seus beneficiários, pois ele poderá ser contratado em nome de outrem, a favor de outrem ou a favor de quem for o interessado⁴⁰.

O prêmio é a contraprestação recebida pela seguradora pela responsabilidade assumida; é, portanto, o pagamento pelo segurado ao segurador, para se ter a recompensa do contrato. “A prestação do prêmio é adimplemento – portanto, ato de

corresponde ao valor do que foi destruído, ou danificado, ou que se fixou para o caso do evento previsto.

³⁸ DINIZ, ob. cit., p. 437.

³⁹ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS. *Seguros de Transportes Nacionais e internacionais*. Rio de Janeiro: FUNENSEG, 1998, p.18.

⁴⁰ DINIZ, ob. cit., p. 275-276. O contrato de seguro será em nome de outrem quando o contraente acorda com o segurador, sendo beneficiária uma terceira pessoa, mas sem ter poderes para isso, podendo o interessado ratificar ou não. Se o contrato foi realizado em favor de outrem, a pessoa que figurou vinculou-se a adimplir todos os deveres e obrigações derivados do contrato. Será, por sua vez, a favor de quem for o interessado quando, durante a vigência do contrato, puder variar a pessoa que está em relação ao objeto.

execução; e não de conclusão do contrato.”⁴¹ Ele é composto pelo líquido e pelos carregamentos (impostos, etc.).

Pontes de MIRANDA define o prêmio como sendo “a prestação do contraente que quer o seguro. O segurador assume o risco; para que isso ocorra, o contraente promete prestar ou presta desde logo o prêmio.”⁴².

O risco é um dos componentes do seguro, no qual o segurado pretende que aquele esteja coberto. Se o sinistro não ocorrer, o segurado já pagou pela sua garantia. O contrato de seguro deriva da segurança e da garantia. Daí porque Pontes de MIRANDA afirma que “O que se segura não é propriamente o bem, (...). O que se segura é o *status quo* patrimonial ou do ser humano (acidentes, vida).⁴³”

Não pode haver o seguro sem o risco, sendo um contrato aleatório, pois depende de um acontecimento futuro e incerto. Pontes de MIRANDA afirma que existe a aleatoriedade mesmo quando o evento é inevitável, ficando a incerteza não mais no campo do “se” vai acontecer, mas sim no de “quando” ocorrerá⁴⁴ (exemplo: seguro de vida). Para ele, a finalidade do contrato de seguro é “dar a alguém a tutela contra o sinistro, o acontecimento futuro e incerto, que às vezes apenas tem incerto o momento (grifo nosso)⁴⁵.”

O risco é um dos elementos essenciais do seguro. Sem risco pré-existente não há seguro, o qual é buscado como garantia contra prejuízos econômicos. Para Munir KARAM (2001), a reparação é um “plus” que poderá ou não ocorrer⁴⁶. Nas palavras de Pontes de MIRANDA, “a contraprestação, que faz o segurador, no caso de sinistro, não é objeto da dívida e das obrigações principais do segurador. Tal pagamento é eventual. O segurador contrapresta segurando, assumindo a álea.⁴⁷” “O segurador vincula-se com a promessa, mas cumpre a promessa pelo fato mesmo de segurar.

⁴¹ Ibidem, p. 313.

⁴² MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 311.

⁴³ Ibidem, p. 275.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Ibidem, p. 283.

⁴⁶ KARAM, Munir. Aula ministrada no Curso de Capacitação do Seguro na Universidade Federal do Paraná em 11/05/01.

⁴⁷ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 286.

Prestou o seguro, isto é, prestou a suportação do risco. (...) se não se verifica o sinistro, o segurador adimpliu.”⁴⁸.

Segundo Munir KARAM (2001)⁴⁹ há os seguintes tipos de riscos:

- especulativos – no qual há a chance do segurado perder, de não perder e de ganhar.
- puros – há a chance do segurado perder e de não perder.

Há quem entenda que, dependendo do sinistro ocorrer ou não, ora o segurador irá ganhar, ora o segurado. Porém, não achamos que este seja o melhor entendimento. Concordamos com Pontes de MIRANDA, na sua seguinte afirmaç o⁵⁰:

Não se pode dizer que o segurador, se ocorre o sinistro, ou se cedo ocorre, presta a soma do seguro e, se não ocorre, enriquece-se com o prêmio, ao passo que o segurado, mesmo se há o sinistro, não ganha, porque só recebe indenização do que perdeu. (...) O risco foi coberto até que se desse o sinistro e o segurado obteve a cobertura; mesmo se o sinistro não sobreveio, cobriu-se-lhe o risco. Há sempre a prestação e a contraprestação, porque a entrega da soma é em virtude do que aconteceu, devido à álea.

Afirmando Munir KARAM que os riscos passíveis de serem segurados possuem os seguintes requisitos: devem ser definidos com exatidão; ter o acontecimento fixado pelas probabilidades; acontecer com diversos tipos de pessoas.

Para ele, ainda, o contrato de seguro tem três fundamentos essenciais⁵¹: o **risco** (elemento material, objeto do contrato); a **mutualidade** (elemento econ mico); e a **boa-fé** (elemento jurídico).

⁴⁸ Ibidem, p. 297.

⁴⁹ KARAM, Munir, Aula ministrada no Curso de Capacitação do Seguro na Universidade Federal do Paraná em 18/05/01.

⁵⁰ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 285.

⁵¹ Idem.

A fraude é contrária à boa-fé, sendo considerada a “inimiga” dos contratos de seguro. Os deveres contratuais assumidos são chamados de primários; os que são assumidos em decorrência da boa-fé são conhecidos como secundários.

A boa-fé objetiva tem como função a manutenção e conservação do vínculo, devendo estar sempre presente. Segundo Munir KARAM, a peça principal dos contratos de seguro “consiste nas declarações do segurado, a respeito do seu conteúdo, da proporção dos riscos e das circunstâncias que possam influir na intensidade de sua gravidade”⁵².

Nos dizeres de Pontes de MIRANDA⁵³:

O segurador põe sobre si a álea que o contraente teme, ou pode temer. Precisa saber qual a extensão dessa álea. Por isso, tem de contar com as declarações exatas do contraente. Só assim pode ele saber se lhe convém, ou não, o contrato com o prêmio de que se trata, ou o próprio contrato. Tem de fazer indagações que confirmem, neguem, ou completem essas declarações. De qualquer modo, tem de admitir a boa fé e contar com a boa fé com que o interessado se manifesta.

3.3 – DAS CARACTERÍSTICAS DO CONTRATO DE SEGURO

Luiz CHECOZZI (2001)⁵⁴, ao analisar a natureza jurídica do contrato de seguro, afirma ser um contrato bilateral pois há obrigação para ambas as partes – segurado e segurador. Ovídio Baptista da SILVA⁵⁵ questiona a bilateralidade dos contratos de seguro, afirmando se tratarem, em verdade, de contratos comunitários (levado o termo não de forma absoluta, pois provavelmente não seria adequado, haja vista não possuímos mais, hoje em dia, comunidades com esta formação). O contrato de seguro substitui a poupança individual, vindo os indivíduos a se reunirem com os

⁵² KARAM, Munir. Da boa-fé no contrato de seguro. *Cadernos de Seguro*, Rio de Janeiro, ano XXI, nº 108, p. 12-16, julho/agosto 2001, p. 12.

⁵³ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 323.

⁵⁴ CHECOZZI, Luiz C. Aula ministrada no Curso de Capacitação do Seguro na Universidade Federal do Paraná em 06/04/01.

⁵⁵ SILVA, Ovídio Baptista da. *O seguro como relação jurídica comunitária*. In: Instituto Brasileiro de Direito do Seguro – IBDS/Escola Paulista da Magistratura (Coord). *Seguros: uma questão atual*. Vol. III. Max Limonad, 2001, p. 40-66.

demais que tenham idêntico interesse, para a formação de um “monte”. Esse monte não pertence à companhia seguradora, mas é, sim, comunitário, pertencente a todas as pessoas que se uniram e que, dessa poupança, poderão retirar suas indenizações.

Maria Helena DINIZ⁵⁶ concorda com a característica da bilateralidade, porém, considerando que a prestação por parte da seguradora ocorre no momento em que ela pagar a indenização, se ocorrer o sinistro. No entanto, como já observado em item infra (vide 3.2), concordamos com a posição de Pontes de MIRANDA, quando diz que a prestação do segurador, no caso de sinistro, não é objeto das suas obrigações principais, pois o pagamento é eventual. O segurador contrapresta assumindo o risco

É também oneroso, visto que as partes visam à obtenção de vantagens, havendo prestações e contraprestações⁵⁷.

É um contrato de boa-fé, pois deve haver a veracidade quanto aos objetos do contrato. Segundo Maria Helena DINIZ⁵⁸,

(...) o contrato de seguro, por exigir uma conclusão rápida, requer que o segurado tenha uma conduta sincera e leal em suas declarações a respeito do seu conteúdo e dos riscos, sob pena de receber sanções se proceder com má-fé, em circunstâncias que o segurador não pode fazer as diligências recomendáveis à sua aferição, como vistorias, inspeções, ou exames médicos, fiando-se apenas nas afirmações do segurado, que por isso deverão ser verdadeiras e completas, não omitindo fatos que possam influir na aceitação do seguro.

É também um contrato de adesão, em que a parte contratante adere às cláusulas impostas pela seguradora, sem direito de dispor sobre elas. Há, pois, “a aceitação pelo segurado, sem qualquer discussão, das cláusulas impostas ou previamente estabelecidas pelo segurador na apólice impressa”⁵⁹.

É um contrato aleatório, por não saber o segurado se receberá a indenização, o que depende da ocorrência ou não do sinistro. Esta característica é igualmente

⁵⁶ DINIZ, ob. cit., p. 440.

⁵⁷ Idem.

⁵⁸ Ibidem, p. 441.

⁵⁹ Idem.

questionada, pois, com a evolução dos estudos sobre a possibilidade de ocorrência de sinistro – calculabilidade do risco - como o roubo de carga de empresa transportadora (vide 4.2.1), autores chegam a afirmar que o contrato de seguro configura-se em um contrato comutativo. Ovídio B. da SILVA⁶⁰ afirma que não existe a aleatoriedade porque o contrato de seguro se inicia no momento em que a apólice é assinada, sendo que a contra-prestação ao segurado se dá desde este momento, com a garantia da tranqüilidade. Olhando-se o contrato como comutativo, aquilo que o monte recebe, é o que ele deve devolver em indenizações.

Há dissenso quanto ao contrato de seguro ser ou não consensual, tendo alguns juristas afirmado que seria um contrato formal⁶¹. Pontes de MIRANDA nega o contrato de seguro como formal⁶², afirmando ser consensual, concluído no momento em que o segurador remete a apólice ao outro contraente, ou a quem esse indicou para a remessa, ou faz nos livros o lançamento usual da operação⁶³. “O contrato de seguro é contrato consensual: conclui-se com o só encontro das manifestações de vontade dos figurantes.”⁶⁴ O novo Código Civil assegura o princípio da consensualidade.

3.4 – DOS INSTRUMENTOS DE CELEBRAÇÃO DO CONTRATO SECURITÁRIO

São os principais instrumentos do contrato de seguro: a proposta e a apólice. A primeira visa a satisfazer uma necessidade técnica, sendo as declarações de cunho pessoal, partindo, “de ordinário, do interessado e dirige-se ao segurador”⁶⁵. Ela baseia o cálculo do prêmio. Depois de apresentada pelo proponente segurado, a seguradora tem 15 dias para aceitá-la ou não.

⁶⁰ SILVA, O. B. da, ob. cit., p. 40-66.

⁶¹ Maria Helena DINIZ entende que o contrato de seguro é formal, por ser obrigatória a forma escrita, não obrigando antes de reduzido a escrito (forma escrita seria exigida para a substância do ato).

⁶² MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 316. Para ele, a forma é exigida *ad probationem* e não *ad substanciam*.

⁶³ *Ibidem*, p. 298.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 313.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 298.

Consta na proposta todas as informações acerca dos riscos, inclusive as condições gerais do seguro. Deve ser preenchida e assinada pelo interessado em contratar o seguro, pois através das informações ali expostas - elementos da proposta – é que a seguradora avalia a qualidade do risco que será ou não por ela assumido.⁶⁶

A proposta, chamada por Pontes de MIRANDA de oferta, “há de ser dirigida ao segurador, a seu representante, ou a quem, em virtude da relação jurídica com o segurador possa receber as ofertas, iniciando-se o prazo.”⁶⁷.

A apólice também é um instrumento, sendo o básico do contrato de seguro. Constam nela todas as condições gerais, especiais e particulares do seguro, assim como as obrigações do segurado e do segurador. “Os riscos assumidos não de constar da aceitação, que é, de regra, a apólice do seguro.”⁶⁸. Deve constar na apólice, nos seguros em geral, o valor do seguro – valor segurado.

Há na Constituição Estadual, artigo 103, inciso III, letra “i”, previsão referente à competência do Tribunal de Alçada, nos seguintes termos:

Art. 103 – Compete aos Tribunais de Alçada:

...

inciso III – julgar em grau de recurso:

i) as ações provenientes de Contrato de Seguro de qualquer natureza;

Assim, as ações em grau de recurso no Estado do Paraná, referentes a contrato de seguro, são julgadas pelo Tribunal de Alçada. Este foi o entendimento do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, no julgamento de Apelação Cível cuja ementa está exposta a seguir⁶⁹:

⁶⁶ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit, p. 7.

⁶⁷ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 301.

⁶⁸ *Idem*.

⁶⁹ TJPR - 3ª CCv. – Apelação Cível nº 92008-1– Rel. Desª. Regina Afonso Portes – j. 26/09/2000.

APELAÇÃO – AÇÃO MONITÓRIA – CONTRATO DE SEGURO – TRANSPORTE DE CARGA – COMPETÊNCIA RECURSAL – TRIBUNAL DE ALÇADA – ART. 103, INCISO III, LETRA I, DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL – RECURSO NÃO CONHECIDO.

3.5 – DO NOVO CÓDIGO CIVIL E AS ALTERAÇÕES NOS CONTRATOS DE SEGURO

Com o advento do novo Código Civil, várias alterações foram realizadas no que se refere aos contratos de seguro. Ele adotou a unidade do conceito, com base na teoria do interesse, conforme afirmou Munir KARAM⁷⁰. O seguro seria, pois, “o contrato pelo qual o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados.”⁷¹

Pontes de MIRANDA já afirmava que o contrato de seguro visava a segurar “aquilo que é de interesse do contraente, ou de outrem.”⁷².

O novo Código Civil, nos dizeres de Ricardo Bechara SANTOS (2001)⁷³, introduz um conceito unitário do contrato de seguro que serve tanto ao seguro de dano quanto ao seguro de pessoa, estabelecendo que o seguro objetiva a garantia do interesse legítimo do segurado contra riscos predeterminados no contrato, e não a indenizar prejuízos somente. É a adoção da teoria da necessidade.

Em ocorrendo o sinistro previsto no contrato, o segurado receberá a indenização que foi pactuada. Se o sinistro não acontecer, a seguradora receberá o prêmio sem ter que indenizar o segurado.

Se não houver risco, não haverá o contrato – será nulo por falta de objeto. A seguradora arrisca que o carro não será roubado e o segurado, por sua vez, arrisca que ele será roubado. Quanto maior o risco, maior será o prêmio. Pontes de MIRANDA diz

⁷⁰ KARAM, Da boa-fé..., p. 29.

⁷¹ Idem.

⁷² MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 318.

⁷³ SANTOS, Ricardo Bechara. Palestra ministrada no Seminário “O novo Código Civil e os Contratos de Seguros” em 30/09/02.

que “se o risco não existia, mas o segurador ignorava isso, é nulo o contrato. É preciso que o segurador o conhecesse para que haja a sanção.”⁷⁴.

Voltaire MARENSI⁷⁵ afirma que “o pagamento do prêmio, condição essencial à existência do contrato de seguro, consta como elemento primordial neste tipo negocial, porém, a indenização está voltada no novo Código para o ‘interesse legítimo do segurado’”. Segundo ele, o legislador substituiu a expressão “prejuízo resultante de riscos futuros” por garantia de interesse legítimo, tentando assegurar ao contrato de seguro uma relação lícita.⁷⁶

Munir KARAM⁷⁷ expõe que “O conceito unitário, com base no interesse legítimo, que é uma variante da teoria da necessidade, sofre a crítica de parte da doutrina porque, se o interesse é compreensível no seguro de danos, no de pessoas a noção se confunde com o de foro íntimo, porque o segurado não se beneficiará com a indenização, mas sim um terceiro (esposa, filhos ou parentes), não se sabendo os motivos que o levaram a contratar.”

O objeto do contrato de seguro não é o bem material – automóvel, por exemplo - ou imaterial - a integridade física -, mas sim o interesse legítimo sobre esses bens, conforme afirma Ricardo Bechara SANTOS (2001)⁷⁸.

Para Pontes de MIRANDA⁷⁹, “o que se segura não é propriamente o bem, razão por que, nas expressões ‘seguro de bens’ ou ‘seguro de coisas’ e ‘seguro de responsabilidade’, há elipse. O que se segura é o *status quo* patrimonial ou do ser humano (acidentes, vida). Segura-se o interesse positivo como se segura o interesse negativo.”

⁷⁴ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 327.

⁷⁵ MARENSI, Voltaire. *O contrato de seguro à luz do novo Código Civil*. lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Porto Alegre: Síntese, 2002, p. 21.

⁷⁶ Entenda-se por interesse legítimo uma relação lícita, estribada em princípios éticos inerentes a toda a norma jurídica em que há a eterna busca de uma harmonização social.

⁷⁷ KARAM, Da boa-fé..., p. 29.

⁷⁸ SANTOS, Ricardo Bechara. Palestra ministrada no Seminário “O novo Código Civil e os Contratos de Seguros” em 30/09/02.

⁷⁹ MIRANDA, Pontes de. *Tratado de Direito Privado*. 3. ed, v. 5, Rio de Janeiro: Editor Borsoi, 1970, p. 13.

BECHARA⁸⁰ afirma, ainda, que o interesse legítimo não é nada mais do que a “relação lícita de valor econômico sobre um bem”. Caso esta relação encontre-se ameaçada por um risco, estaremos diante de um interesse legítimo segurável, que vem a ser o objeto de qualquer contrato de seguro, seja ele de dano ou de pessoa.

Para Munir KARAM, a grande novidade introduzida pelo novo Código Civil foi o fato de disciplinar em Seções distintas o seguro de danos e o seguro de pessoas. Tratou na Seção II do seguro de danos, de natureza ressarcitória, não podendo ultrapassar o valor do interesse segurado e, na seção III, previu o seguro de pessoas, em que o capital segurado pode ser livremente estipulado. No primeiro tipo se enquadra o dano à coisa e ao terceiro, enquanto no segundo se incluem vida e acidentes pessoais⁸¹.

No seguro de danos, a principal obrigação da seguradora é a de pagar a indenização. “O leque da cobertura de todos os prejuízos resultantes de dano, (...), tem como consequência direta tentar evitar o sinistro, minorar o prejuízo, ou salvar a coisa.”⁸² O artigo 772 do novo Código Civil prevê que ocorrendo a mora do segurador para pagar o sinistro, deve incidir a correção monetária da indenização devida, sem prejuízo dos juros moratórios⁸³.

Conforme exposição de Maria Helena DINIZ, “No seguro de dano sofrido pelo bem, a garantia prometida não pode ultrapassar o valor do interesse segurado no instante da conclusão do contrato, sob pena de perda do direito à garantia, além de ficar o segurado obrigado ao prêmio vencido.”⁸⁴.

A importância segurada, portanto, no seguro de danos, deve ser sempre igual ao dos bens no dia do sinistro. Com isso, cabe sempre o pagamento integral dos

⁸⁰ Idem.

⁸¹ O seguro nos contratos de transporte se enquadra na classificação atribuída pelo novo Código Civil, denominada de seguro de coisas.

⁸² MARENSI, ob. cit., p.45.

⁸³ Consoante vem decidindo hodiernamente o Egrégio Superior Tribunal de Justiça. Ele entende que a demora no pagamento da indenização, em sede de contrato de seguro, obriga a seguradora ao pagamento de indenização moral, tendo em vista a dilargada liquidação do sinistro.

⁸⁴ DINIZ, ob. cit., p. 462.

prejuízos, salvo se houver alguma cláusula restritiva. Conforme dispõe Voltaire MARENSI⁸⁵:

Salvante a mora do segurador, a indenização no seguro de dano não pode ultrapassar o valor do interesse segurado no momento do sinistro, observando sempre o máximo da garantia fixada na apólice de seguro. O princípio de um outro seguro sobre a mesma coisa também está previsto neste Código, mas com a restrição de que o segurador primitivo deve ser comunicado por escrito, além de receber a indicação da quantia segurada. O objetivo do legislador é proteger o interesse segurado que, em última *ratio*, não pode ultrapassar o valor do bem.

O Código Civil de 1916, assim como o novo Código Civil, proíbem o seguro de dano excessivo, ao contrário do que ocorre no seguro de pessoas. Caso ocorra, o segurado perderá o direito à garantia, ficará obrigado ao pagamento do prêmio vencido, sem prejuízo da ação penal que couber no caso. O princípio indenitário domina o seguro de danos: o segurado não recebe mais do que perdeu. O lucro é estranho ao seguro que visa apenas à previdência e não à especulação. Qualquer pagamento além dos prejuízos desvirtuaria o contrato que se tornaria um estímulo à fraude do segurado pouco escrupuloso, razão por que interessa à ordem pública proibir o seguro excessivo (vide 4.1).

É possível, no entanto, contratar seguro por valor inferior ao do interesse segurado. Havendo dano total, a indenização se limitará ao valor da apólice. Se o sinistro for parcial, o artigo 783 dispõe que haverá redução proporcional da indenização. O segurado torna-se co-participante de uma parcela do risco. É a chamada cláusula de rateio.

⁸⁵ MARENSI, ob. cit., p.46.

4 – A CONTRATAÇÃO DA ATIVIDADE SECURITÁRIA NOS TRANSPORTES: IMPLICAÇÕES JURÍDICAS

4.1 – ASPECTOS GERAIS

Conforme definição de Ernesto VIRIATO, “O seguro de transportes tem por finalidade garantir, ao portador da apólice, indenização pelos prejuízos que possam sobrevir aos objetos segurados, durante o seu transporte.”⁸⁶

Certamente, todas as coisas que são transportadas de um lugar a outro são passíveis de sofrerem algum tipo de dano. Conforme o meio de transporte utilizado, pode ocorrer um tipo (espécie) de dano. Sendo observada esta diversidade é que são realizadas as contratações de seguro.

O contrato de seguro de transporte de mercadoria geralmente é posterior a dois outros contratos: o de compra e venda e o de transporte de mercadoria. Sendo as mercadorias transportadas em veículos de propriedade do segurado não existe o contrato de transporte.

Pode, porém, ser realizado o contrato de seguro de transportes mesmo sem haver os contratos de compra e venda e/ou o contrato de transportes. Quando se trata de transferência de mercadorias, não existe o contrato de compra e venda, sendo emitida nota fiscal de simples remessa.

Pode contratar os seguros de transporte qualquer pessoa que tenha interesse segurável, isto é, interesse em preservar o patrimônio, durante o transporte. Pode ser ele tanto o dono da mercadoria, como o credor hipotecário e o agente e /ou administrador de crédito⁸⁷.

Dependendo do tipo de contrato de compra e venda realizado efetuará o contrato de seguro o vendedor ou então o comprador da mercadoria.

Há três modalidades de apólices nos seguros de transportes⁸⁸:

⁸⁶ SILVA, Ernesto Viriato Alves da. *ABC do seguro*. São Paulo: Pioneira, 1984, p. 77.

⁸⁷ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 6.

⁸⁸ *Ibidem*, p. 7.

- apólice simples – cobre apenas um único embarque, sendo caracterizado pela especificação da mercadoria pela sua marca, espécie, quantidade, meio de transporte, etc. É recomendada para os segurados que não efetuam embarque com muita frequência.
- apólice aberta – recomendada aos que efetuam embarque com frequência. Constam nela as condições gerais, especiais e particulares que regem os embarques efetuados pelo segurado. Passado o prazo de doze meses sem que o segurado não tenha averbado nenhum embarque, a apólice será cancelada automaticamente.
- apólice com prêmio ajustável – concedida para segurados com grande movimento (no mínimo 50 viagens mensais). A importância segurada, os limites de responsabilidade e o prêmio são calculados com base em estimativa anual de embarques fornecida pelo segurado.

Estão previstas na Circular 178⁸⁹ as seguintes modalidades de apólices: apólice avulsa – para cobrir um único embarque -, apólice de averbação – para cobrir diversos embarques – e apólice anual com prêmio fracionado – destinada a cobrir diversos embarques, com prêmio fixo ou ajustável.

Caso o segurado não pague o prêmio da forma como ajustada ou fora do prazo acordado, isto implicará no cancelamento automático da apólice. Por conta de eventuais dívidas, a seguradora poderá emitir unilateralmente um título de crédito – letra de câmbio – para efetuar a cobrança do segurado.

Para melhor exemplificar as diferenças entre as apólices, demonstraremos o quadro abaixo:

Apólice	Simples (avulsa)	Aberta	Ajustável
Características			
Importância segurada	Definida	A verificar	Definida trimestralmente
Limite de responsabilidade	Importância segurada	Definido	Definido
Vigência	Viagem	Indeterminada	Determinada
Prêmio	Definido	A verificar	Definido trimestralmente
Avisos de embarques	Não	Sim	Sim
Cobrança	À vista	Mensal	Mensal

Em julgamento realizado no Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul⁹⁰, restou decidido que em contrato de seguro de transporte de carga, com apólice em aberto, há a necessidade da averbação pelo segurado de todos os transportes que são realizados no período. Nas palavras do Des. Relator:

Assim, para que haja a cobertura da apólice é necessária a averbação de todos os transportes realizados, averbação que confira com os conhecimentos de transporte ou manifestos de carga, o que inocorreu no presente feito. É obrigação, também do segurado, averbar na apólice todos os embarques, quaisquer que sejam os seus valores e que não o cumprimento da obrigação de averbar todos os embarques, o que era de pleno conhecimento da apelante, pois estas eram as condições obrigatórias.

⁸⁹ Referida Circular, editada pela Susep – Superintendência de Seguros Privados - regulamenta os seguros decorrentes dos contratos de transporte, conforme se depreenderá da observância do item 4.3.

No mesmo sentido⁹¹:

APELAÇÃO CÍVEL. CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE. RESPONSABILIDADE DA SEGURADORA.

A denunciante averbou a viagem em que ocorreu o sinistro, bem como realizou o seguro da carga furtada, bastando isso para que a responsabilidade recaia sobre a seguradora.

Quanto ao objeto do seguro de transporte, a Circular nº 178/01 da Susep afirma que ele se limita na importância contratada, devendo os prejuízos serem “devidamente comprovados” e “decorrentes dos riscos cobertos”. Porém, surge aqui uma questão a ser levantada: a prova do dano caberia a quem? Aceitamos a idéia de que, sendo uma relação consumerista, em que o segurado é a parte hipossuficiente em relação à empresa seguradora, cabe a esta a prova do dano ou da falta dele.

A importância segurada é o limite da indenização que a seguradora deverá pagar em face dos prejuízos sofridos⁹². A importância segurada, no entanto, deve corresponder exatamente ao valor do objeto segurado, podendo abranger, pois, as seguintes verbas, desde que previstas na apólice: a) lucros cessantes; b) despesas; c) impostos.

Tratando-se o seguro de transporte de espécie de seguro de coisas, cabem aqui os dizeres de Pontes de MIRANDA⁹³:

(...) o que se leva em consideração é o valor do bem, é a diminuição ou perda desse valor, a integridade de patrimônio. Daí a necessidade de se determinar, precisamente, o valor segurável, para que se diga qual o valor segurado, a fim de que, no momento do evento danoso, se indenize, dentro do valor segurado, o que sofreu de dano o bem, ou, noutros termos, o que concretamente perdeu o patrimônio.

⁹⁰ TJRS - 6ª CCv. – Apelação Cível nº 70001014554– Rel. Des. João Pedro Freire – j. 13/06/2001.

⁹¹ TJRS - 12ª CCv. – Apelação Cível nº 70001349729– Rel. Desª. Agathe Elsa Schimidt da Silva – j. 12/12/2002.

⁹² Conforme já exposto anteriormente, no item 3.2, referente às inovações introduzidas pelo novo Código Civil

⁹³ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 309.

O limite de indenização representa, portanto o limite de responsabilidade que a seguradora assumirá. Em cada viagem a aceitação de embarques de valor superior ao constante na especificação da apólice dependerá de prévia e expressa concordância da seguradora, devendo ser consultada por escrito por pelo menos 3 dias antes do início do risco.

Leciona Pontes de MIRANDA⁹⁴:

A fixação do valor segurado é elemento essencial do contrato, mesmo se coincide com o valor segurável, isto é, do bem. Se o bem cresce de valor e o seguro foi de valor que ele tinha, não se tem de ressarcir o dano acima do que foi estabelecido. O aumento do valor do bem não faz mais elevado o valor segurado, que, se foi o do bem ao tempo da conclusão do contrato de seguro, não acompanha a elevação do valor. (...). Se o dano cabe no valor segurado e cresceu o valor do bem, não se tem de medir senão o valor negativo, porque esse é o valor ressarcível.”

A Circular prevê quais são os prejuízos não indenizáveis pela seguradora, separando-os nos que não o seriam “em hipótese alguma” e nos que não seriam “salvo estipulação expressa contida na especificação da apólice”.

No primeiro grupo, enquadram-se:

- qualquer bem, quando compreender outros riscos que não os exclusivamente de transporte;
- filmes e/ou equipamentos cinema toográficos, fotográficos ou similares, quando abranger os riscos de permanência em cinemas, estúdios, filmotecas, depósitos ou lojas de vendedores ou locadores e locais de filmagem;
- bens de terceiros recebidos para transporte;
- dinheiro, em moeda ou papel; metais preciosos e suas ligas, trabalhadas ou não, pedras preciosas, semipreciosas e pérolas,

engastadas ou não; cheques, títulos, apólices, documentos e obrigações de qualquer espécie; bilhetes de loteria, selos e estampilhas, salvo pelo seu valor material (intrínseco).

No segundo grupo, por sua vez, enquadram-se, dentre outros:

- mercadorias em devolução ou redespachadas;
- mercadorias e/ou bens usados;
- mercadorias sem valor declarado no conhecimento de embarque;
- mercadorias embarcadas em navios com denominação a avisar;
- mercadorias transportadas no convés do navio;
- bens em exposições, quando incluir o risco de permanência nos locais de exposição; etc.

4.2 – DAS TRANSPORTADORAS E DO ROUBO DE MERCADORIAS

4.2.1 – Breve histórico

Durante a década de 80, o Poder Judiciário, na maioria das decisões, “reconhecia a responsabilidade do transportador de cargas quando, durante o transporte, a mercadoria era subtraída e, conseqüentemente, determinava que esse indenizasse o dono da carga, o dono da mercadoria”⁹⁵.

Isso inquietava demasiadamente as empresas transportadoras, uma vez que não tinham como obter dados estatísticos referentes às probabilidades de ocorrência dos assaltos, tomados na sua atividade global. Isto é, desconhecia qual o percentual de perda que sofreria no desenvolvimento de sua atividade. Além disso, não tinha

⁹⁴ Ibidem, p. 310.

⁹⁵ SILVEIRA, Maurício Luis Pinheiro. O roubo de mercadoria e a responsabilidade civil do transportador. In: Instituto Brasileiro de Direito do Seguro – IBDS/Escola Paulista da Magistratura (Coord). *Seguros: uma questão atual*. Vol. III. Max Limonad, 2001, p. 233.

mecanismos para se defender dos assaltos realizados muitas vezes por quadrilhas especializadas.

Essa inquietação foi discutida em um encontro de transportadores ocorrido em 1983, o “CONET”⁹⁶. Deste encontro, teve-se a idéia de incorporar ao seguro obrigatório do transportador o evento roubo como risco coberto. Porém, o mercado segurador, não possuindo igualmente elementos estatísticos sobre a incidência de assaltos nas atividades das transportadoras, acabou por negar a cobertura naquela oportunidade.

Diante deste impasse, Maurício SILVEIRA informa que⁹⁷:

Estruturou-se, a partir dessa realidade, uma tese jurídica segundo a qual estaria o roubo de carga equiparado ao caso fortuito ou de força maior. (...) Isso foi tomando um volume no âmbito do Poder Judiciário, criando jurisprudência, até que chegou ao Superior Tribunal de Justiça - que acolheu a tese – de modo que, a partir de um determinado momento, passou o Poder Judiciário a decidir, quase que na sua totalidade, pela equiparação do roubo de carga ao caso fortuito ou de força maior.

Mas, com o passar dos anos, esse entendimento foi se alterando. Em grande parte, em face do elemento roubo se tornar uma constante nas atividades das transportadoras. “Não há transportador que não saiba que necessariamente estará sujeito à incidência, e num percentual significativo, de roubos de carga, porque, infelizmente, cada vez mais se tem a ocorrência desse tipo de evento.”⁹⁸.

Em decorrência disso, foram realizados vários estudos estatísticos sobre a incidência de roubo de mercadorias transportadas. Maurício SILVEIRA informa o seguinte⁹⁹:

Sabe-se inclusive dias e horários em que os roubos acontecem com mais freqüência, que tipos de mercadorias são mais ou menos visadas, em que estradas ocorrem esses eventos com mais freqüência,

⁹⁶ Ibidem, p. 236.

⁹⁷ Idem.

⁹⁸ Ibidem, p. 237.

⁹⁹ Idem.

em que trechos de estradas, enfim, existe uma estrutura estatística muitíssimo precisa hoje em dia e que permite que o transportador possa não saber que vai ter o desvio da carga nesse ou naquele carregamento, mas, necessariamente, que na sua atividade global ele terá 'x' por cento de perda em média.

Pontes de MIRANDA, já na data da primeira edição de seu Tratado de Direito Privado – 1964 – afirmou que “Os seguradores dispõem, hoje, de dados matemáticos e estatísticos que permitem, economicamente, pré-eliminar, em globo, os riscos assumidos”¹⁰⁰.

Apenas por volta de 1985, as seguradoras passaram a disponibilizar uma cobertura securitária para o evento roubo de carga. Hoje, portanto, não se pode mais dizer que o transportador ignora a existência de um percentual “x” de perdas em sua atividade em decorrência de roubo de carga. Além disso, possui um seguro facultativo à sua disposição para se precaver.

4.2.2 – Das conseqüências jurídicas

Com base nas assertivas acima, podemos chegar à conclusão de que não é mais cabível entender que o roubo de carga nas atividades de transporte trata-se de caso fortuito ou força maior.

O novo Código Civil trata da força maior e do caso fortuito no artigo 393, nos seguintes termos: “O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado. Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.”

Assim, o Código Civil prescreve que apenas haverá a caracterização de caso fortuito ou força maior, quando “não se pode evitar os efeitos do evento”¹⁰¹. Nesse sentido, o efeito do roubo de carga é a perda patrimonial e, havendo agora a cobertura

¹⁰⁰ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 312.

¹⁰¹ SILVEIRA, ob. cit., p. 238.

securitária para esse tipo de evento, dando ao transportador a possibilidade de se precaver dos resultados do roubo, “não se pode mais, em hipótese alguma, falar-se em equiparação do roubo de carga ao caso fortuito ou de força maior”¹⁰².

O contrato de transporte é um contrato de risco, do qual o transportador já possui conhecimento prévio, podendo dele se precaver. A atividade transportadora é de resultado¹⁰³, o que leva o transportador a contratar com a seguradora, para se precaver dos futuros prejuízos, os quais já consegue contabilizar previamente.

4.3 – DA CIRCULAR Nº 178 DA SUSEP E SUA REGULAMENTAÇÃO NO ÂMBITO SECURITÁRIO

Foi editada pela Susep - Superintendência de Seguros Privados -, em 26 de dezembro de 2001, a Circular nº 178, a qual regulamenta os seguros decorrentes dos contratos de transporte. É vital, pois, falarmos dela, haja vista possuir a maior regulamentação já feita a respeito de tal matéria. Nunca esquecendo, no entanto, que não possui força de lei, mas, tratando-se de uma Circular, deve esta nunca contrariar aquela, por ser-lhe hierarquicamente inferior.

A Circular, no entanto, utiliza termos técnicos, os quais não interessam a nós, pois aqui se trata de um estudo jurídico e não técnico de sua regulamentação.

Importante ressaltar que o seguro é realizado entre passageiros ou proprietários do bem transportado ou outra pessoa economicamente interessada e empresa seguradora, não se estendendo a terceiros prejudicados, salvo se tratar de seguro de responsabilidade civil, estendendo-se a estes.

A Circular prevê que suas disposições aplicam-se para viagens tanto aquaviárias, como terrestres e aéreas. Os meio de transporte possíveis seriam o marítimo, o terrestre e o aéreo. As modalidades de seguro transporte, por sua vez, são a

¹⁰² Ibidem, p. 239.

¹⁰³ Ao se entregar uma mercadoria para ser transportada, o objetivo é que o transportador realize a entrega; se essa entrega não é realizada, ele é quem será responsabilizado.

nacional, a de importação e a de exportação. Serão considerados “bens segurados” apenas os que estiverem especificados na apólice do seguro.

A maior parte do seu texto regulamenta a cobertura do seguro transporte de tipos específicos de produtos. Como exemplo, há a cobertura para alimentos congelados, para aves vivas, para o cimento, para a batata, para madeira, para borracha natural, de mostruários sob a responsabilidade de viajantes comerciais, de bagagens, etc. Há também a previsão de cláusulas específicas para determinados bens segurados, como os de transporte de amendoim, castanhas, cristais e vidros, etc.

4.4 – DA SUB-ROGAÇÃO DA SEGURADORA NOS SEGUROS DE TRANSPORTE

Ao efetuar a liquidação¹⁰⁴, a seguradora torna-se proprietária dos salvados – bens sinistrados que ainda tenham valor econômico – na proporção que lhe couber e sub-roga-se nos direitos do segurado.

A Circular 178 define o que sejam os salvados da seguinte forma: “Entende-se por salvados, para fins deste seguro, o objeto que se consegue resgatar se um sinistro e que ainda possui valor econômico.” Pontes de MIRANDA dá a seguinte definição: “Salvados são o que resta, dos destroços e conteúdo”¹⁰⁵ do veículo transportador.

Com isso, poderá comercializar os bens, promover ações de ressarcimento contra os transportadores, depositários, enfim, terceiros responsáveis pelos danos ao objeto segurado¹⁰⁶.

A Súmula 188 do STF diz que “O segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até o limite previsto no contrato de seguro.”

Assim foi decidido no Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, ficando autorizada a empresa seguradora a se sub-rogar nos direitos da transportadora

¹⁰⁴ Para Pontes de MIRANDA, em seu Tratado de Direito Privado, Tomo XLV, a liquidação é o exame do dano, não sendo responsável pela constituição do dever de pagar pela seguradora ao segurado. Este dever surge já no momento do sinistro (p. 286).

¹⁰⁵ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 432.

¹⁰⁶ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 109.

segurada, a qual se envolveu em acidente causado culposamente por terceiros. Eis a ementa¹⁰⁷:

CIVIL. AÇÃO REGRESSIVA DE INDENIZAÇÃO PROPOSTA POR SEGURADORA CONTRA OS RESPONSÁVEIS PELO ACIDENTE DO QUAL OCORRERAM OS PREJUÍZOS COBERTOS À SEGURADA. BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO. PRESUNÇÃO DO QUE NO DOCUMENTO SE CONTÉM. PROVA EM CONTRÁRIO.

O Boletim de Ocorrência em acidente de trânsito goza de presunção relativa – juris tantum – de ser verdade do que nele se contém. Dessa forma, incumbe à parte à qual desfavorece, fazer prova idônea em contrário, derrubando a presunção. Não o fazendo, prevalece a presunção, até por tratar-se de documento público.

A Circular trata também da sub-rogação, afirmando que após o pagamento da indenização, tendo o comprovante do valor de cessão de crédito, a seguradora ficará sub-rogada, até o valor da indenização, em todos e direitos e ações do segurado contra aqueles que tenham causado prejuízo indenizados pela seguradora, ou para eles concorrido.

Dessa forma, a seguradora poderá se sub-rogar nos direitos do segurado, para acionar a transportadora pelos prejuízos que sofreu. Há um julgado pelo STF, assim ementado¹⁰⁸:

A ação regressiva contra o responsável pelo dano, a que se refere a Súmula 188, pressupõe a sub-rogação do segurador em todos os direitos, ações, privilégios e garantias do primitivo credor contra o devedor principal.

Há discussão acerca de ser ou não necessária a prova da culpa do transportador pelo acidente que ocasionou as avarias no bem transportado. As decisões a seguir demonstram bem esta contradição doutrinária:

¹⁰⁷ TJRS - 6ª CCv. – Apelação Cível nº 599374261– Rel. Des. Osvaldo Stefanello – j. 30/08/2000.

¹⁰⁸ STF, 2ª T. – RE – Rel. Carlos Madeira – j. 12.11.85 – RTJ 117/420.

Seguro de transporte – Sub-rogação – Prova da culpa – ‘Para exercer o seu direito contra terceiro, tem o segurador de alegar e provar que pagou a indenização e que o dano sofrido pela carga foi causado por fato pelo qual aquele responde’.¹⁰⁹

Na ação de indenização regressiva não cabe ao segurador provar a culpa do causador do dano.¹¹⁰

Caso o transportador haja não como um fornecedor de serviços, mas como mero executor da atividade pretendida pela segurada, não caberá ação de regresso da seguradora contra ele. Assim é o seguinte julgado:

Seguro de transporte - meios - previsão contratual expressa - veículos próprios ou de terceiros - opção por transportadora – ação de impossibilidade - processo extinto - inversão da sucumbência - recurso conhecido e provido.

Efetivado contrato de seguro de carga, com previsão de que o seu transporte tanto pode ocorrer em veículo próprio da segurada, como de terceiro, este último age como mero executor daquele, pelo que não pode ser acionado em ação de regresso ajuizada pela seguradora.¹¹¹

4.5 – DIREITO COMPARADO: DA LEGISLAÇÃO PARAGUAIA

O Código Civil paraguaio possui rica regulamentação acerca dos contratos de transporte, assim como dos contratos de seguro, inclusive dos seguros de transportes. Acreditamos ser de grande relevância fazer uma exposição de seu modelo regulamentador acerca desta matéria, até mesmo como um paradigma a ser seguido pelo nosso ordenamento. Porém, pela dificuldade em encontrarmos material para uma pesquisa, resolvemos analisar a lei em si, conforme se depreende do que se verá exposto a seguir.

¹⁰⁹ STF – 2ª T. – RE – Rel. Carlos Madeira – j. 22.04.86 – RTJ 118/302.

¹¹⁰ STJ – 3ª T. Resp – Rel. Nilson Naves – j. 30.03.93 – RSTJ 63/293.

Há um Capítulo inteiro - artigos 922 a 943 – prevendo os contratos de transporte, sendo dividido em três seções: a primeira trata das disposições gerais; a segunda, dos transportes de pessoas; a terceira, do transporte de coisas.

O artigo 922 diz que “Por el contrato de transporte el porteador se obliga, mediante una retribución en dinero, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro.”

No que tange ao transporte de pessoas, o artigo 924 prevê que “En el transporte de personas el porteador responde por el retardo y la inejecución del transporte, así como por los siniestros que causen daño al viajero durante el viaje, y por la pérdida o la avería de las cosas que éste lleve consigo, si no prueba haber adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño.”

Dispõe, ainda, ao final deste artigo, que serão nulas as cláusulas que limitem a responsabilidade do transportador. Estas normas serão observadas também quando se tratar de contratos de transporte gratuitos (esta questão ainda não está resolvida em nosso ordenamento, sendo questionada por doutrinadores, conforme exposição a respeito da onerosidade nos contratos de transporte – vide 2.3).

A regulamentação dos contratos de transporte de coisas é mais extensa que a de pessoas. Dispõe o artigo 926 que “En el transporte de cosas el remitente debe indicar con exactitud al porteador el nombre del destinatario y el lugar de destino, la naturaleza, el peso, la cantidad y el número de las cosas que deben ser transportadas y los demás datos necesarios para realizar el transporte.”

Caso haja pelo emissor qualquer omissão ou inexatidão acerca das indicações sobre as mercadorias, ou ainda a falta da entrega ou a irregularidade dos documentos, serão a cargo do emitente os danos que derivem de tais atos.

O artigo 937 dispõe que o transportador será responsável pela perda e pelas avarias dos bens que estão sendo transportados, desde o momento que os recebe até a entrega ao destinatário. Apenas não seria responsabilizado se provasse que houve caso fortuito, ou que o vício foi decorrência da natureza do bem ou de sua embalagem, ou

¹¹¹ TA - Apelação Cível nº 196.878-1 – Curitiba – Ac. 281 – Wilde Pugliese – Nona Câmara Cível – julg. 23/08/02 – DJ 06/09/02.

ainda de erro do remetente ou do próprio destinatário. Caso o transportador aceite sem reservas as coisas a serem transportadas, presume-se que elas não possuem defeitos aparentes. Certamente trata-se de uma presunção “iuris tantum”, passível de ser refutada.

O Código Civil paraguaio possui vasta regulamentação também dos seguros de transporte. Dispõe que os seguros de transportes por terra serão regulados pelo Código Civil, por leis especiais e, subsidiariamente, pelas regulamentações pertinentes ao seguro marítimo.

Já os seguros de transporte por rios e águas interiores rege-se-ão pelas disposições dos seguros marítimos, com as modificações estabelecidas por este Código. O seguro aéreo, por sua vez, rege-se-á pelas regras do transporte aeronáutico.

O segurador poderá assumir qualquer risco a que estão sujeitas as mercadorias transportadas, os veículos de transporte e a responsabilidade do transportador. O segurador apenas se eximirá de responsabilidade se a viagem for efetuada sem necessidade, por caminhos que não os tradicionais, ou de um maneira incomum.

Dispõe o artigo 1.657 que se pode contratar o seguro de transporte por um certo período de tempo ou por uma (ou mais) determinada(s) viagem(ns). Em ambos os casos, o segurador ainda será obrigado a indenizar se o dano ocorrer depois de passado o prazo da garantia, quando a prolongação da viagem ou do transporte obedecer a um sinistro coberto pelo seguro.

Caso o seguro se refira à responsabilidade do transportador em relação aos passageiros, destinatários, carregadores ou terceiros, ela se estenderá também aos filhos e a outras pessoas que os segurados sejam responsáveis.

O artigo 1.661 afirma que no caso de transporte de mercadorias, salvo acordo em contrário, a indenização será calculada com base no preço do lugar de destino, no momento em que a mercadoria deveria chegar. Porém, se se tratar de transporte terrestre, a indenização será calculada sobre o valor do momento do sinistro.

O artigo 1.662, por fim, afirma que o segurador não responderá pelo dano causado devido à natureza intrínseca da mercadoria, por um vício próprio dela, pelo

mau acondicionamento ou pela embalagem deficiente. As partes podem convencionar que o segurador não se responsabilizará por danos causados por simples culpa ou negligência do carregador ou do destinatário.

5 – DAS MODALIDADES DE SEGURO DE TRANSPORTE

5.1– DOS SEGUROS DE TRANSPORTE NACIONAIS E O PROCEDIMENTO DOS SINISTROS

“Sinistro é a manifestação concreta do risco previsto no contrato de seguro e que produz danos ao objeto segurado, estando estes danos garantidos pela apólice, observados os limites da importância assegurada.”¹¹²

A Circular 178 da Susep regula esta questão dispondo que a seguradora, em caso de sinistro, poderá optar por mandar reparar os danos, indenizar em espécie ou repor os bens destruídos ou danificados.

O procedimento do sinistro abrange três etapas:

- Vistoria – é a investigação do sinistro, onde ele ocorreu. Nesta etapa são apuradas a causa, a natureza e a extensão dos danos. Pode ser feita no local do acidente, bem como no depósito para onde foi levado o bem. Não é cabível no caso de extravio de volumes inteiros e de desaparecimento total de cargas. Dispõe a Circular 178 que devem estar presentes na vistoria o Comissário de avarias da seguradora, representante do transportador e entidade responsável que detiver a guarda ou custódia das mercadorias.
- Regulação – nesta fase é analisado o sinistro baseado nos dados constantes da vistoria dos documentos, verifica-se a cobertura e calcula-se a indenização devida.

- Liquidação – é o ato de pagar a indenização. Abrange também o reembolso das despesas realizadas pelo segurado por instrução da seguradora, para defesa do objeto segurado.

Estipula a Circular 178 um prazo de 30 (trinta) dias para a seguradora, após a entrega a ela de toda a documentação para instruir o procedimento do sinistro, para que efetue o pagamento da indenização.

Prevê também que a rescisão do contrato poderá ser requerida por qualquer das partes contratantes, total ou parcialmente, a qualquer tempo, mediante aviso prévio e por escrito. Os prazos para o aviso prévio variam de acordo com o tipo de viagem.

O contrato será automaticamente cancelado nas seguintes hipóteses:

- Não houver o pagamento do prêmio pelo segurado;
- Decorrido o prazo de 6 meses sem que tenha sido averbado qualquer embarque;
- No caso de falência ou liquidação judicial ou extrajudicial da empresa segurada.

5.2 – DOS SEGUROS DE TRANSPORTES NACIONAIS TERRESTRES

“Os seguros de transportes terrestres “cobrem as perdas e danos que sobrevenham ao objeto segurado quando transportado em veículos devidamente licenciados em viagem direta ou com baldeação.”¹¹³

O seguro contratado será responsabilizado quando os danos aos bens transportados pelas vias terrestres se derem pelas seguintes causas¹¹⁴:

¹¹² FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 109.

¹¹³ *Ibidem*, p. 14.

¹¹⁴ SILVA, ob. cit., p. 80/81.

- colisão, capotagem, descarrilamento, derrapagem, desmoronamento de terras e, em geral, quaisquer acidentes de viação resultantes de casos fortuitos ou força maior;
- explosão, incêndio, raio e suas conseqüências, durante a viagem e durante a permanência das mercadorias nas estações intermediárias, de procedência ou de destino, desde que não sejam controladas ou administradas pelo próprio segurado;
- inundações durante a viagem;
- roubo oriundo de assalto á mão armada e extravio de volumes inteiros.

Estas são as garantias básicas que todo segurador deverá observar. Além delas, há as garantias adicionais ao seguro terrestre, também chamadas de acessórias, que serão “aplicáveis a cada caso de acordo com a conveniência do segurado e segundo as características próprias dos objetos transportados.”¹¹⁵

Ernesto VIRIATO nos dá um exemplo do que seria uma garantia adicional; supondo que uma máquina transportada por via rodoviária chegue quebrada ao seu destino. Se no percurso da viagem tivesse acontecido um acidente com o veículo, o qual acusasse a quebra do bem, os prejuízos seriam enquadrados nas garantias básicas, devendo ser indenizados.

Porém, se não tivesse ocorrido nenhum acidente no percurso, o dano da máquina teria resultado pura e simplesmente do risco, sendo indenizáveis somente se da apólice constar a garantia adicional de “quebra”.

Assim como este, há outros riscos que não dependem de acidente com o veículo transportador, como exemplo¹¹⁶, derrame em substâncias líquidas, amassamento em produtos sujeitos a esse tipo de dano, roubo, danos provenientes de água de chuva, etc. Para se incluir estas garantias, pois, deverá haver entendimento

¹¹⁵ Ibidem, p. 81.

¹¹⁶ Idem.

prévio entre segurado e seguradora, com anotação na proposta e na apólice, com o conseqüente pagamento adicional que for devido.

A importância segurada deverá ser igual ao valor do objeto segurado, representado pelo seu custo acrescido do frete e do seguro, podendo ser acrescentado a ele até 25% a título de despesas sem comprovação¹¹⁷.

Pode ser acrescentado também, na composição da importância segurada, a verba de Lucros Esperados¹¹⁸, mas desde que os bens transportados se destinem à comercialização ou à industrialização. Os lucro esperado é a “diferença entre o custo final de aquisição e o de produção de um bem e o seu preço de venda que se pretende obter em uma transação comercial de compra e venda.”¹¹⁹

Pode ser assim resumida¹²⁰ a composição da importância segurada:

Valor do objeto segurado	custo + frete + seguro
Despesas	Até 25% do valor do objeto segurado
Lucros esperados	Até 50% do valor do objeto segurado
Total	Até 175% do valor do objeto segurado

Como visto, não poderá haver o seguro por valor maior do que o da mercadoria, mas poderá ser feita a contratação por valor inferior ao do objeto segurado. O segurado será considerado como “segurador da diferença”¹²¹, isto é, a seguradora apenas deverá ressarcir o valor proporcional ao que foi segurado, não se baseando no valor do bem. O segurado participará proporcionalmente dos prejuízos verificados, sendo chamado de rateio.

¹¹⁷ As despesas são aqueles valores agregados ao objeto segurado que não compuseram o seu custo.

¹¹⁸ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 13.

¹¹⁹ Ibidem, p. 36.

¹²⁰ Ibidem, p. 13.

¹²¹ Idem.

O seguro de transportes de mercadorias deverá ser contratado, em princípio, pelo proprietário da mercadoria (vendedor ou comprador). Porém, a qualquer uma das partes envolvida na operação de compra e venda da mercadoria caberá contratar a seguradora, desde que haja interesse econômico no objeto, podendo ser o credor hipotecário, o agente ou o administrador do crédito.

Em sua grande maioria, os seguros de transporte de mercadorias não possuem um prazo determinado de vigência, sendo emitido através de apólices abertas.

O prazo de vigência da responsabilidade assumida pela Companhia seguradora nos seguros de transporte terrestre varia de acordo com o tipo de veículo transportador¹²². Para os transportes rodoviários, inicia no momento em que os bens começam a ser carregados no caminhão transportador, no armazém do embarcador, até a descarga no estabelecimento do destinatário. Já nos transportes ferroviários, inicia quando os bens são entregues na estação inicial da estrada de ferro, até a sua entrega aos destinatários na estação de destino. No caso de entrega e coleta domiciliar por conta da empresa ferroviária, o início e o fim da cobertura obedecem ao mesmo critério do transporte rodoviário.

5.3 – DOS SEGUROS DE TRANSPORTES NACIONAIS AÉREOS

O seguro de transportes nacionais aéreos “é o seguro de bens transportados por aeronaves, dentro do território nacional, que cobre as perdas que sobrevenham aos mesmos, podendo abranger percursos terrestres, marítimos e fluviais, preliminares e/ou complementares.”¹²³

Segundo a definição de Pontes de MIRANDA, “Contrato de seguro aeronáutico é o contrato pelo qual alguém (segurador) se vincula a ressarcir a outrem (segurado), ou a terceiro, os danos causados pelos riscos ou por um alguns riscos da navegação aérea, mediante a prestação do prêmio.”¹²⁴

¹²² SILVA, ob. cit., p. 83.

¹²³ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 35.

¹²⁴ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 461.

A importância segurada deverá ser sempre igual ao valor do objeto segurado, representado o limite máximo de responsabilidade da seguradora. O valor do objeto será representado pelo seu custo determinado na fatura ou nota fiscal, acrescido de frete e seguro¹²⁵. Admite-se quando não houver a fatura ou a nota fiscal, que seja calculado sobre o preço do bem na data e no local de embarque.

Podem compor a importância segurada, ainda, as despesas, com acréscimo de até 25% do valor do objeto segurado, assim como os lucros esperados, acrescendo, no máximo, 50% do valor do bem.

Quanto aos figurantes do seguro de transporte aéreo, Pontes de MIRANDA¹²⁶ afirma serem os mesmos dos outros contratos de seguro, podendo ser realizado por alguém que não seja o segurado-beneficiário.

O segurado deve fazer a Comunicação de Embarques à seguradora, isto é, deve avisá-la em prazos pré-determinados, nas condições da apólice, sobre os embarques que pretende segurar. A não observância dos prazos faculta à seguradora cancelar imediatamente a apólice.

A comunicação é feita através de formulário próprio, fornecido pela seguradora, denominado averbação, a qual poderá ser simples ou simplificada. A averbação simples é utilizada para comunicar a seguradora sobre um único embarque. A averbação simplificada, por sua vez, é usada para segurados de grande porte, que realizam vários embarques por mês.¹²⁷

Ernesto VIRIATO¹²⁸ denomina as formas de comunicação de embarque de apólice simples e apólice de averbação. As apólices de averbação seriam para os casos em que, em virtude da grande frequência de embarques, seria muito trabalhosa a emissão de uma apólice para cada um deles. O que se faz é emitir uma única apólice, na qual se anotam os seguros efetuados para os diversos embarques, à proporção destes. As apólices simples seriam emitidas individualmente, para cada embarque.

¹²⁵ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 35.

¹²⁶ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 462.

¹²⁷ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 37.

¹²⁸ SILVA, ob. cit., p. 84.

O transportador aéreo é responsável pela incolumidade dos passageiros. Para se proteger patrimonialmente desta responsabilidade, o transportador poderá segurar a sua responsabilidade, ou, o que é diferente, segurar os passageiros e a carga. Conforme explica Pontes de MIRANDA¹²⁹,

Seguro de responsabilidade do transportador é seguro que a transportadora faz para o risco de ser responsabilizada. O seguro feito pelo transportador para cobertura dos riscos dos passageiros ou da carga é seguro por conta de outrem e a favor de outrem. O transportador cobre ao passageiro ou ao carregador o que toca ao passageiro ou ao carregador, de acordo com o prêmio estabelecido com a empresa de seguros.

O seguro de transporte aéreo poderá ser contratado tanto pela empresa transportadora como pelo passageiro. “A propósito do seguro de bens ou ele é feito pelo próprio interessado, ou pelo transportador, (...)”¹³⁰

Os seguros aéreos poderão ser contratados com a cobertura de “Todos os Riscos”¹³¹ (garantia básica), respondendo a Companhia por quaisquer danos que vierem a sofrer os bens transportados, em decorrência de causas externas. São excluídas apenas as resultantes de demora e as de vício intrínseco ou da sua própria natureza.

Esta garantia é a máxima cobertura possível, abrangendo todos os riscos em que haja a perda da mercadoria para as quais não tenha ocorrido acidente com a aeronave transportadora, isto é, operação de carga e descarga, derrame, vazamento, quebra, amassamento, roubo, etc.

Poderá ser contratado o seguro de transporte aéreo, também, com a “Garantia Risco do Transporte Aéreo”, a qual pressupõe a existência de acidente com a aeronave proveniente de incêndio, explosão, abalroação, colisão, queda e aterrissagem forçada. Desvinculados de acidentes com a aeronave, há os riscos cobertos decorrentes de

¹²⁹ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 466.

¹³⁰ *Ibidem*, p. 468.

¹³¹ SILVA, *ob. cit.*, p. 81.

extravio de volumes inteiros, assim como de incêndio, raio, explosão e suas conseqüências durante a permanência do objeto nos armazéns das empresas aéreas.

Como não há a previsão de cobertura de garantias adicionais no seguro de transporte aéreo, caso o segurado deseje alguma delas, deverá contratar a garantia básica “Todos os Riscos”.

No seguro de transporte aéreo é necessário que o segurado faça, nos conhecimentos de embarque, a declaração do valor do objeto segurado¹³².

No caso de embarques aéreos sem valor declarado, a seguradora acabará sendo responsabilizada pelo valor integral do bem, isto é, implicará em pagamento de prêmio adicional, da mesma forma como ocorre com o transportador aéreo, cuja responsabilidade é decorrente do contrato de transporte, regido pelo Código Brasileiro da Aeronáutica.

Podem ser incluídos na cobertura do seguro os riscos relacionados à guerra e à greve, mas exigirão o pagamento de uma taxa adicional.

A vigência da responsabilidade da seguradora inicia quando os bens são recebidos no armazém de despacho da empresa aérea, até a sua entrega aos destinatários no armazém de destino¹³³. Segundo Pontes de MIRANDA¹³⁴, devem-se considerar incluídos à navegação aérea todos os sinistros que ocorrerem durante o repouso, o deslocamento inicial, ou na aterrissagem. Dessa forma,

Tem-se considerar coberto o risco da explosão que ocorre ao ter de ser posta em movimento a aeronave, como também a pancada do aparelho auxiliar ou do veículo ou aparelho propulsor, ou o choque em terra ou no ar. (...) O seguro aeronáutico da aeronave não cobre o risco de que alguém lance bomba; mas cobre o risco de não ter o piloto ou alguém por ele fechado a porta, dando ensejo a que alguém fure alguma peça, de cuja falta, não percebida pelos técnicos da empresa, haja resultado o sinistro.

¹³² FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 40.

¹³³ SILVA, ob. cit., p. 83.

¹³⁴ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 462.

5.4 – DOS SEGUROS DE TRANSPORTES NACIONAIS MARÍTIMOS, FLUVIAIS E LACUSTRES

Os seguros de transporte nacionais marítimos (cabotagem) “cobrem as perdas e danos dos bens transportados em navios e/ou embarcações, em viagens diretas ou com baldeações”¹³⁵.

Conforme afirma Pontes de MIRANDA¹³⁶:

O transporte marítimo e o transporte aéreo, pelas extensões que eles vencem e pela importância do total do que deslocam, quer internamente quer no exterior, tinham de inspirar regras jurídicas especiais. A especialidade tem, todavia, outra razão que passa à frente. O transporte marítimo foi regulado antes e com o relevo que se justificava por sua função na vida econômica dos países em contato somente por mar.

Esta modalidade de seguro compreende duas sub-modalidades¹³⁷:

- cabotagem – é a navegação costeira entre portos de um mesmo país.
- internacional – compreende viagens realizadas de porto brasileiro a um porto de outro país.

A apólice padrão é o “conjunto de regras aplicáveis aos seguros marítimos, fluviais e lacustres”¹³⁸. A apólice padrão dos seguros marítimos de cabotagem prevê como riscos cobertos os resultantes de caso fortuito, força maior e/ou fortuna do mar¹³⁹. Ela relaciona os riscos que são cobertos e os que são excluídos.

Os riscos do transporte marítimo, fluvial e lacustre envolvem os perigos do mar a que estão sujeitos o navio e a carga. Conforme expõe Pontes de MIRANDA, “Riscos da navegação são os fatos, concernentes ao ambiente no qual a navegação se

¹³⁵ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 51.

¹³⁶ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 355.

¹³⁷ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 51.

¹³⁸ *Idem*.

¹³⁹ *Idem*.

exerce, se podem determinar danos ou perda de coisa segura, ou danos a terceiros, pelos quais haja de responder o segurado”¹⁴⁰.

“O seguro marítimo é seguro contra dano a algum bem.”¹⁴¹. “O que se tem por fito é cobrir a perda ou deterioração, ou diminuição de valor, por determinados sinistros ocorríveis durante a viagem.”¹⁴². Pontes de MIRANDA¹⁴³, ainda, dispõe que os riscos mais freqüentes no transporte marítimo são o de tempestade, naufrágio, furto, choques (abalroamento, defeitos da máquinas), podendo a navegação apenas agravar o risco. Os seus efeitos são basicamente três: avaria grossa, avaria particular e a perda total.

“Avaria é o prejuízo material extraordinário, resultante de transporte, que os proprietários de navio ou da carga suportam em forma conjunta ou por separado.”¹⁴⁴. Segundo Pontes de MIRANDA¹⁴⁵, a avaria é todo o dano acontecido ao navio, ou à carga.

A avaria será chamada de grossa quando o dano for feito voluntariamente, para salvar a embarcação ou a carga de um perigo iminente e comum a ambos. Elas “supõem ato volitivo posterior ao acontecimento que o sugere como de interesse comum (...) em geral, os danos causados deliberadamente, em caso de perigo ou desastre imprevisto, bem como as despesas em iguais circunstâncias”¹⁴⁶. Os seus procedimentos são regulados pelo Código Comercial Brasileiro.

A avaria particular ou simples é dano inferior a 75% do valor do objeto segurado. Conforme dispõe Pontes de MIRANDA, “São avarias particulares ou simples as que resultam de caso fortuito ou fortuna do mar, segundo o critério casuístico.”¹⁴⁷. Os prejuízos recaem diretamente sobre o proprietário do objeto avariado ou do navio.

¹⁴⁰ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 356.

¹⁴¹ *Ibidem*, p. 355.

¹⁴² *Idem*.

¹⁴³ *Ibidem*, p. 356.

¹⁴⁴ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, *ob. cit.*, p. 52.

¹⁴⁵ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 406.

¹⁴⁶ *Idem*.

¹⁴⁷ *Idem*.

Acrescenta, ainda¹⁴⁸:

A distinção atende à diferença de causação. Na avaria grossa, há o elemento da vontade com a finalidade de salvação comum, ou de utilidade comum. Há o elemento da unidade do risco (ou dos riscos), o da comunidade de interesses, na salvação do navio e da carga, ou da carga, e o da deliberação do capitão e da tripulação quanto ao sacrifício. O elemento da comunidade de interesses sugeriu a adjetivação: avarias ‘comuns’. Na avaria simples ou particular, não há o elemento volitivo; pode haver o da unidade e o da comunidade.

A perda total é o dano em que o objeto segurado sofre uma depreciação igual ou superior a 75% do seu valor.

Para a contratação do seguro, poderá ser escolhida uma das seguintes garantias básicas: garantia com avaria particular; garantia livre de avaria particular; garantia “todos os riscos”¹⁴⁹.

A garantia com avaria particular compreende tanto a perda total, como a avaria grossa e a avaria particular. A garantia sem avaria particular abrange os riscos de perda total e de avaria grossa, sendo livre de avaria particular, salvo se esta for consequência de naufrágio, encalhe, incêndio, varação, abalroação e colisão da embarcação com qualquer corpo fixo ou móvel. A garantia “todos os riscos” compreende todos os prejuízos materiais decorrentes de causas externas.

Para Ernesto VIRIATO, respeitada a garantia básica contratada, o seguro marítimo responderá pelas seguintes perdas sofridas pelos bens¹⁵⁰:

- naufrágio, encalho, tempestade e trombas marítimas;
- incêndio a bordo;
- mudança forçada de rota da viagem ou de navio;
- abalroamento fortuito;
- todos os riscos do mar, resultantes de força maior ou caso fortuito.

¹⁴⁸ Ibidem, p. 416.

¹⁴⁹ SILVA, ob. cit., p. 78.

Caso o seguro não tenha sido feito com a garantia “todos os riscos”, poderá ser complementada a cobertura com a inclusão de garantias acessórias que se tornarem necessárias. Elas visam à proteção dos bens sujeitos a danos, sem que se originem nos acidentes marítimos. Deve haver acordo prévio entre segurador e segurado.

Segundo Ernesto VIRIATO, as principais garantias acessórias são: roubo total ou parcial; extravio de volumes; má estiva; água de chuva; quebra; derrame; amassamento; incêndio nos armazéns; greve, motins e comoções civis; guerra, torpedos e minas.

O artigo 686, inciso I, do Código Comercial proíbe o seguro se é ilícito o comércio do bem, ou se é de navio, nacional ou estrangeiro, que faz comércio ilícito. Dessa forma, “não se pode segurar o bem cuja importação ou exportação se proíbe em lei”¹⁵¹. Completa Pontes de MIRANDA¹⁵², ao expor que:

A ilicitude há de ser do objeto seguro, ou da atividade segura, porém, não basta que não tenha havido licença ou outro ato administrativo, mesmo porque, antes de haver concessão, ou autorização, ou permissão, ou licença, pode haver o interesse¹⁵³ no seguro de bens ou de máquinas que vão ser usadas. A falta, por exemplo, de pagamento de impostos, taxas ou outros tributos de modo nenhum cria ilicitude, no sentido do art. 686, inciso I, do Código Comercial.

O prazo de vigência da responsabilidade da seguradora inicia, nos contratos de transporte marítimo, lacustre e fluvial, a partir do momento em que os objetos segurados começam a embarcar no cais, até o seu desembarque no porto de destino. Chama-se cobertura de “cais a cais”¹⁵⁴. A cobertura, porém, poderá ser estendida a “de casa a casa”, dependendo da preferência do segurado e do tipo dos objetos transportados.

¹⁵⁰ Idem.

¹⁵¹ MIRANDA, *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, ..., p. 356.

¹⁵² Ibidem, p. 357.

¹⁵³ Pontes de MIRANDA já se referia ao contrato de seguro baseado no interesse, o que acabou sendo adotado pelo nosso Código Civil de 2002 (vide 3.2).

¹⁵⁴ SILVA, ob. cit., p. 83.

5.5 – DOS SEGUROS DE TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Os seguros de transportes internacionais “referem-se a embarques do Brasil para o exterior (exportação) ou do exterior para o Brasil (importação), podendo abranger viagens de ida e volta (viagens redondas), no caso, por exemplo, de bagagens de viajantes”¹⁵⁵.

Visa, pois, a indenizar perdas e danos causados em bens transportados do Brasil para o exterior ou vice-versa, ocorridos em navios, veículos rodoviários, aeronaves, ou vagões ferroviários.

Segundo Ernesto VIRIATO “A Companhia aceita, também, seguros de bens e mercadorias transportados do Brasil para o exterior e vice-versa, por vias marítima, terrestre ou aérea, aplicando-se, para a aceitação de tais coberturas, os critérios de contratação comentados nos tópicos anteriores.”¹⁵⁶

O seguro de importação é efetuado no Brasil quando a mercadoria é passada para a responsabilidade do comprador brasileiro no país de origem. É um seguro facultativo, mas se for realizado, o deverá ser no Brasil.

O seguro de exportação deve ser feito pelos exportadores brasileiros quando vendem mercadoria sob a condição CIF (custo, seguro e frete) ou CI (custo e seguro). A responsabilidade do vendedor vai até o momento da entrega da mercadoria no estabelecimento do comprador.

Cabe aqui ressaltar que os conceitos de importação e exportação são relativos, visto que quando o Brasil compra uma televisão do Japão, para nós é uma importação e, para eles, uma exportação.

As condições gerais aplicáveis aos seguros de transportes internacionais são as mesmas dos transportes nacionais. Elas serão aplicáveis sempre que não contrariarem as condições especiais dos contratos.

O processo de sinistro nos transportes internacionais é o conjunto de documentos necessários para que se possa regulá-lo e liquidá-lo. A partir da ocorrência

¹⁵⁵ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 133.

¹⁵⁶ SILVA, ob. cit., p. 82.

do sinistro, há a ocorrência de três operações sucessivas: a apuração dos danos, a regulação e a liquidação¹⁵⁷.

A apuração dos danos causados por um sinistro consiste no levantamento da causa, natureza e extensão dos danos. Dependendo da natureza do sinistro, pode ser feita através de vistorias, registros policiais, etc. A forma como será realizada dependerá da causa, natureza e extensão do sinistro. O procedimento mais utilizado é a vistoria, podendo se dar por via aduaneira, particular ou judicial.

A regulação possui dois sentidos: em sentido estrito, é o conjunto de providências necessárias para verificar se os danos estão cobertos pelo seguro e qual será a indenização devida; em sentido genérico, é tudo aquilo que se tem que fazer para apurar danos, analisar a cobertura e pagar a indenização.

A liquidação também pode ser vista por dois enfoques: em sentido estrito, é o ato de pagar a indenização ou terminar um sinistro sem indenização; em sentido amplo, é o sinônimo de regulação em seu sentido mais amplo.

Segundo Ernesto VIRIATO, os seguros das mercadorias importadas ou exportadas geralmente são contratados com a cobertura de “todos os riscos” ou a de avaria grossa e perda total¹⁵⁸.

A duração da responsabilidade da seguradora perdurará conforme os critérios adotados nos seguros de transporte marítimo, fluvial, lacustre e no mesmo porto.

¹⁵⁷ FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS, ob. cit., p. 180.

¹⁵⁸ SILVA, ob. cit., p. 82.

6 – CONCLUSÃO

A celebração dos contratos de transporte nos dias atuais ganhou um diferencial em relação à celebração realizada antigamente, isto é, antes da Constituição Federal e do Código de Defesa do Consumidor. A responsabilidade das empresas transportadoras, desde a Lei das Estradas de Ferro – Decreto nº 2.681 de 1912 – é objetiva, independentemente de culpa da prestadora de serviços. Porém, ainda muitos a entendiam como subjetiva, levando em consideração a culpa presumida descrita no referido Decreto.

No entanto, através de uma interpretação sistemática da Lei das Estradas de Ferro, pode se verificar que o que ela consagra é a responsabilidade objetiva. O que fez o Código consumerista, portanto, foi reforçar uma responsabilidade que já tinha previsão em nosso ordenamento. E mais: retirou a exclusão de responsabilidade na hipótese de caso fortuito e força maior, abrangendo a responsabilização também nestes casos.

Tais previsões foram introduzidas no CDC, tendo em vista o que o ordenamento quer consagrar, ou seja, assegurar a defesa da parte hipossuficiente no contrato de transporte. Mas, mesmo com tal previsão legal, o contraente do transporte tem, por vezes, prejuízos decorrentes da incidência de sinistros na atividade transportadora, como acidentes, roubos, furtos, dentre outras causas.

Além disso, há também o prejuízo da empresa transportadora, a qual se viu na posição de obrigada a indenizar qualquer dano que venha a ocorrer quando da realização de sua atividade, seja tanto com pessoas como com coisas.

É notório o fato de que as condições das nossas estradas contribuem demasiadamente na incidência dos acidentes com veículos. Isso sem contar com a falta de segurança, relativamente à ocorrência de assaltos, seqüestros, dentre outros riscos da atividade.

Ademais, a modernização da indústria e do comércio impulsionou o crescimento e aperfeiçoamento da rede de transportes; da mesma forma, a modernização dos meios de transportes foi essencial para o comércio e para indústria.

Em virtude de tais condições – mas não apenas por estes motivos – é que se viu necessária a celebração de um contrato de seguro desta atividade transportadora. A contratação do seguro como garantia aos bens transportados surgiu como uma necessidade exigida pela sociedade. O contrato securitário, pela própria pulverização natural do risco, permite uma redução significativa do custo.

A atividade seguradora permeia os mais variados ramos do desenvolvimento comercial e industrial nos dias de hoje, não podendo ter esquecido do ramo dos transportes. É a maneira mais eficaz de assegurar uma indenização que não resulte na ruína do causador do dano, minimizando o seu desembolso e, ao mesmo tempo, atendendo e satisfazendo a vítima, compondo o seu prejuízo, ainda que aquele não tenha imediata condição econômica para fazê-lo.

O seguro pode ser contratado tanto pela pessoa transportada ou proprietária do bem transportado, como pela empresa transportadora. Elas visam a diminuir os danos que teriam se ocorresse um sinistro no decorrer da realização do transporte.

O novo Código Civil alterou em parte a regulamentação referente aos contratos de seguro, baseando-os no interesse legítimo do segurado. Isto é, pode ser objeto do contrato de seguro tudo o que seja de interesse do contraente do seguro, desde que legítimo. A Circular nº 178 da Susep, da mesma forma, também foi objeto de nosso estudo, pois regula a questão em tese, buscando esta, ao contrário do Código Civil, uma regulação bastante específica.

O seguro de transporte caracteriza-se como um seguro de coisas, podendo se dar em face de atividade transportadora realizada por meio terrestre, aéreo, marítimo, fluvial ou lacustre. Não esquecendo que há a possibilidade de contratação até mesmo quando houver a celebração de contratos de importação e de exportação. As regras que regem essas diferentes modalidades são basicamente as mesmas, alterando apenas dados específicos, decorrentes da peculiaridade das atividades.

No contrato de seguro de transporte, o segurado deve pagar o prêmio ao segurador, para que este assuma o risco da atividade. A obrigação da seguradora, portanto, é assumir o risco, tranquilizando o segurado, pois irá reduzir o custo que este tenha, em face de eventual dano que venha a ocorrer. Acreditamos ser mais correto afirmar que o cumprimento da obrigação pela seguradora, decorrente do contrato securitário, se dá no momento em que ela assume a álea, assegurando a indenização se ocorrer o sinistro. Não cremos na posição dos que defendem que o cumprimento é aleatório, ocorrendo apenas quando a seguradora paga a indenização ao segurado, em face da ocorrência do sinistro. Seria, portanto, um contrato comutativo.

Entendemos que o seguro de transporte não pode ser caracterizado como um contrato aleatório nos dias atuais, tendo em vista que a incidência de sinistros, através de cálculos que são realizados pelas empresas seguradoras e também transportadoras, já pode ser perfeitamente prevista. As empresas já sabem de antemão quanto será o prejuízo que ela terá em determinado período de tempo.

Não há a configuração do caso fortuito ou força maior na ocorrência de sinistro na atividade transportadora, uma vez que as empresas que realizam o transporte possuem meios de prever os danos patrimoniais que terão, podendo se precaver deles. A possibilidade de assegurar a não ocorrência da perda patrimonial descaracteriza o caso fortuito ou força maior, conforme se depreende da previsão constante no Código Civil.

Dessa forma, havendo a possibilidade de as empresas transportadoras se precaverem de eventuais sinistros que ocorram durante a prestação de seus serviços, os quais são matematicamente previstos, devem elas ressarcir todos os danos que incidam sobre os bens ou pessoas transportadas, em respeito à cláusula de incolumidade, ínsita em todos os contratos de transporte.

ÍNDICE

<i>1 - Introdução</i>	<i>1</i>
<i>2 - O contrato de transporte e as implicações jurídicas</i>	<i>3</i>
2.1 – Relevância social do contrato de transporte	3
2.2 – Do objeto e dos figurantes do contrato de transporte	4
2.3 – Da classificação dos contratos de transporte	5
2.4 – Da responsabilidade civil nos contratos de transporte	6
2.4.1 – Da responsabilidade em relação aos empregados	6
2.4.2 – Da responsabilidade em relação a terceiros.....	6
2.4.3 – Da responsabilidade em relação aos passageiros	7
2.4.3.1 – Do Decreto nº 2.681/12 – Lei das Estradas de Ferro	9
2.4.3.2 – Das alterações do Código de Defesa do Consumidor	10
<i>3 – Breves considerações referentes ao contrato de seguro</i>	<i>12</i>
3.1 – Do conceito	12
3.2 – Dos elementos do contrato de seguro	13
3.3 – Das características do contrato de seguro	16
3.4 – Dos instrumentos de celebração do contrato securitário	18
3.5 – Do novo Código Civil e as alterações nos contratos de seguro	20
<i>4 – A contratação da atividade securitária nos transportes: implicações jurídicas</i>	<i>24</i>
4.1 – Aspectos Gerais	24
4.2 – Das transportadoras e do roubo de mercadorias	29
4.2.1 – Breve histórico	29
4.2.2 – Das conseqüências jurídicas	31

4.3 – Da Circular nº 178 da Susep e sua regulamentação no âmbito securitário.....	32
4.4 – Da sub-rogação da seguradora nos seguros de transporte	33
4.5 – Direito Comparado: da legislação paraguaia	35
<i>5 – Das modalidades de seguro de transporte</i>	<i>38</i>
5.1– Dos seguros de transporte nacionais e o procedimento dos sinistros	38
5.2 – Dos seguros de transportes nacionais terrestres.....	39
5.3 – Dos seguros de transportes nacionais aéreos	42
5.4 – Dos seguros de transportes nacionais marítimos, fluviais e lacustres	46
5.5 – Dos seguros de transportes internacionais.....	50
<i>6 – Conclusão</i>	<i>52</i>
<i>Índice.....</i>	<i>55</i>
<i>Referências Bibliográficas.....</i>	<i>57</i>

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRAGA, Raul Nunes. *Monografia jurídica: graduação em Direito*. Rio de Janeiro: Esplanada, ADCOAS, 2001.

BUSSADA, Wilson. *Seguro interpretado pelos Tribunais*. São Paulo: Jurídica Brasileira, 1993.

BECHARA, Ricardo Santos. Palestra ministrada no Seminário “*O novo Código Civil e os Contratos de Seguros*” em 30/09/02.

CARNELUTTI, Francesco. *Verdade, dúvida e certeza*.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 2. ed., São Paulo: Malheiros, 1999.

DIAS, José de Aguiar. *Da responsabilidade civil*. Rio de Janeiro: Forense, 1994.

DINIZ, Maria Helena. *Tratado teórico e prático dos contratos*. 4. ed., v. 4, São Paulo: Saraiva, 2002.

FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS. *Seguros de Transportes Nacionais*. Rio de Janeiro: FUNENSEG, 1994.

FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS. *Transportes Nacionais Terrestres*. Rio de Janeiro: FUNENSEG, 1994.

FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS. *Seguros de Transportes Nacionais e Internacionais*. Rio de Janeiro: FUNENSEG, 1998.

SILVEIRA, Maurício Luis Pinheiro. O roubo de mercadoria e a responsabilidade civil do transportador. In: Instituto Brasileiro de Direito do Seguro – IBDS/Escola Paulista da Magistratura (Coord). *Seguros: uma questão atual*. V. 3, Max Limonad, 2001.

KARAM, Munir. Da boa-fé no contrato de seguro. *Cadernos de Seguro*, Rio de Janeiro, ano XXI, nº 108, p. 12-16, julho/agosto 2001.

_____. Novidades e distinções. O Seguro de Danos e o Código Civil de 2002. *Cadernos de Seguro*, Rio de Janeiro, ano XXII, nº 111, p. 29-32, mar. 2002.

MARENSI, Voltaire. *O seguro no direito brasileiro*. 6. ed., Porto Alegre: Síntese, 2000.

_____. *O contrato de seguro à luz do novo Código Civil*. lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Porto Alegre: Síntese, 2002.

MIRANDA, Pontes de. *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, Rio de Janeiro: Borsoi. 1964.

_____. *Tratado de Direito Privado*. 3. ed, v. 5, Rio de Janeiro: Borsoi, 1970.

SANTOS, Ricardo Bechara. *Direito de seguro no cotidiano: coletânea de ensaios jurídicos*. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

SILVA, Ernesto Viriato Alves da. *ABC do seguro*. São Paulo: Pioneira, 1984.

SILVA, Ovídio Baptista da. *O seguro como relação jurídica comunitária. In: Instituto Brasileiro de Direito do Seguro – IBDS/Escola Paulista da Magistratura (Coord). Seguros: uma questão atual. V. 3. Max Limonad, 2001.*

STOCO, Rui. *Tratado de responsabilidade civil: responsabilidade civil e sua interpretação doutrinária e jurisprudencial. 5. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.*

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. FACULDADE DE DIREITO. NÚCLEO DE ESTUDOS DE DIREITO CIVIL DO SEGURO / FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS. *Responsabilidade Civil, garantia / Coordenação de Antônio Carlos Teixeira. Rio de Janeiro: Funenseg, 2001.*