

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

COGEAE

Viviane Rosolia Teodoro

**A CLÁUSULA DE AVERBAÇÃO NO CONTRATO
DE SEGURO DE TRANSPORTE**

SÃO PAULO

2012

Viviane Rosolia Teodoro

A CLÁUSULA DE AVERBAÇÃO NO CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE

Trabalho de monografia jurídica apresentado no curso de especialização em direito contratual, como parte dos requisitos para obtenção do título de especialista em Direito Contratual, sob orientação da professora Vivien Lys Porto Ferreira

São Paulo/SP

Junho/2012

AGRADECIMENTOS

À professora Vivien Lys Porto Ferreira, pela orientação cuidadosa e pelo incentivo na conclusão desta tarefa.

Ao escritório Sylvio S. Fernandes Advogados Associados, pela oportunidade e pelo aprendizado.

Aos companheiros de trabalho Milton Gurgel Filho e Melisa Cunha Pimenta, pelas sugestões e comentários indispensáveis à evolução e conclusão do tema abordado.

Aos amigos, pelo apoio e carinho.

À Pontifícia Universidade Católica.

Aos meus pais *Carmo e Walcy*.

À minha avó *Tereza*.

Exemplos de trabalho e dedicação.

A todos aqueles que contribuíram
direta e indiretamente
com a minha formação acadêmica.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 - O CONTRATO DE SEGURO	2
1.1. Evolução Histórica	2
1.1.1. <i>O surgimento do seguro no mundo</i>	2
1.1.2. <i>Evolução do seguro no Brasil</i>	4
1.2. Conceito e objeto – alcance/extensão/imprecisões	7
1.3. Elementos do contrato de seguro	10
1.3.1. <i>Garantia</i>	10
1.3.2. <i>Legítimo interesse do segurado</i>	12
1.3.3. <i>Risco</i>	13
1.3.4. <i>Prêmio</i>	15
1.4. Características do contrato de seguro	16
1.4.1. <i>Bilateral</i>	16
1.4.2. <i>Oneroso</i>	17
1.4.3. <i>Comutativo (ou aleatório)</i>	17
1.4.4. <i>Consensual</i>	18
1.4.5. <i>De adesão</i>	18
1.4.6. <i>De boa fé</i>	19
1.5. Predeterminação de riscos	20
1.6. Mutualidade	22
1.7. Legislação aplicável ao seguro	23
1.8. Princípios do direito do seguro	25
1.8.1. <i>Princípio da pulverização dos riscos</i>	25
1.8.2. <i>Princípio indenitário</i>	25
1.8.3. <i>Princípio da globalização dos riscos</i>	26
1.9. A Apólice de Seguro e suas modalidades	27
CAPÍTULO 2 - O CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE	30
2.1. Conceito e categorias	30
2.2. Tipos de seguro de transporte	33
2.2.1. <i>Transporte Nacional</i>	33
2.2.2. <i>Transporte Internacional</i>	34
2.3. Seguro de Transporte de Carga e seu funcionamento	34
2.4. Características do Seguro de Responsabilidade Civil de Transporte de Cargas	36
2.5. Distinção entre ramos – O seguro de transporte e o seguro de responsabilidade civil do transportador	36
2.6. Modalidades de Seguro de Responsabilidade Civil de Transporte de Cargas	37
2.6.1. <i>Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga</i>	38
2.6.2. <i>Seguro de Responsabilidade Civil Facultativo do Transportador Rodoviário de Carga</i>	39
2.6.3. <i>Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo de Carga</i>	39
2.6.4. <i>Seguro de Responsabilidade Civil do Armador de Carga</i>	40
2.7. O Seguro de Bens Transportados	40
2.8. Gerenciamento de risco	41
2.9. Cláusulas de gerenciamento e monitoramento de risco e sua validade	41

2.10. Protesto e fixação do dano	43
2.11. Prescrição nos seguros de transporte	44
CAPÍTULO 3 - CLÁUSULA DE AVERBAÇÃO	46
3.1. Conceito e racionalidade da operação	46
3.2. Espécies de cláusula de averbação	50
3.2.1. <i>Cláusula de averbação para os seguros de transporte de mercadorias em território nacional e exportação</i>	50
3.2.2. <i>Cláusula de averbação para o seguro de Responsabilidade Civil do Transportador de Carga Rodoviário</i>	50
3.2.3. <i>Cláusula de averbação para os seguros de transporte no caso de importação de mercadorias</i>	51
3.2.4. <i>Cláusula de averbação simplificada</i>	52
3.3. Averbação efetuada após o embarque e seus reflexos no direito à cobertura do seguro	52
3.3.1. <i>No Seguro de Transporte Terrestre</i>	52
3.3.2. <i>No Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador de Carga Rodoviário</i>	53
CAPÍTULO 4 - JURISPRUDÊNCIA COMENTADA E ANOTADA	55
4.1. Falta da averbação pelo transportador e sonegação do prêmio	55
4.2. Obrigação do segurado de averbar os embarques realizados antes da saída do veículo transportador	62
CAPÍTULO 5 – CONCLUSÃO	70
ANEXO DE JURISPRUDÊNCIA	73
BIBLIOGRAFIA	76

INTRODUÇÃO

A atividade securitária corresponde a, aproximadamente, 3% do PIB brasileiro¹. Embora não seja recente, o seguro no Brasil ainda é incipiente. O seguro cresce sempre quando alavancado pelo crescimento e pela estabilidade econômicos.

É inegável, em especial, a importância do seguro do ramo de transporte, haja vista que mais de 70% da produção nacional é deslocada pelo transporte rodoviário, por exemplo.

Sabe-se, ainda, que o transportador, em sua atividade ordinária, não sabe exatamente, de antemão, quantos sinistros terá e qual será a extensão de seus prejuízos. Mas sabe, entretanto, que potencialmente terá sinistros e prejuízos. Para não correr o risco de ter sua estrutura econômica desorganizada por tais contingências, é que contrata seguro.

Neste caso, como não se sabe, inicialmente, as operações de transporte que o segurado realizará a cada período mensal, é permitido ao transportador, por conveniência sua, que apresente ao segurador a relação de embarques após sua efetiva realização, com base na qual são feitos os cálculos dos prêmios devidos. A averbação nada mais é do que isso: viabilizar o próprio seguro da carga.

Como se percebe, o esclarecimento das questões relacionadas à cláusula de averbação e seus reflexos nos contratos de seguro é medida mais que necessária para se lidar com os contratos de seguro do ramo de transporte, principalmente sob o ponto de vista da prática securitária e da própria logística do transporte da carga.

O estudo do tema em comento terá como base obras de conceituados doutrinadores, que se dedicam ao estudo do contrato de transporte, ao contrato de seguro e, por fim, ao próprio seguro de transporte, chegando, neste ponto, na importância da averbação e de seus reflexos no prêmio, na mensuração dos riscos e nas medidas de gerenciamento do risco. O presente estudo objetivará atender às principais questões relacionadas tanto à cláusula de averbação e seus reflexos quanto à própria dinâmica do contrato de seguro de transporte, com o escopo de transmitir ao leitor uma visão global dos institutos contratuais e de seus reflexos nas relações comerciais e na própria logística do transporte de cargas.

¹CASAS, Alexandre Luzzi Las. *Marketing de seguros*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2003. p. V.

CAPÍTULO 1 - O CONTRATO DE SEGURO

1.1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA

1.1.1. O SURGIMENTO DO SEGURO NO MUNDO

Para o mestre Pedro Alvim², a eventualidade de fatos danosos aos interesses da humanidade sempre existiu, já que o risco é inerente à luta de integração dos seres vivos ao meio ambiente.

O seguro, tal qual existe na atualidade, não teve um nascimento preciso ou mesmo foi criado por juristas. Surgiu da necessidade do próprio ser humano, fruto da instabilidade das coisas humanas. Neste sentido, apontou Marcelo da Fonseca Guerreiro:

É devido à previdência, isto é, um olhar ao futuro, que o homem procura, por intermédio do seguro, garantias contra prejuízos econômicos que possam afetar seu patrimônio, em virtude de perda ou diminuição de bens, ou, ainda, pelo desaparecimento ocasionado pela morte.³

De acordo com Melisa Cunha Pimenta:⁴

(...) como forma de atenuar as consequências danosas de eventos imprevisíveis, criando um meio de repartição dos prejuízos, apareceram as denominadas *sodalitia* ou *collegia*, que consistiam em associações de indivíduos pertencentes a classes mais humildes que se reuniam com a finalidade de angariar meios para custear a assistência médica dos enfermos, propiciar condições para o funeral, dentre outros exemplos. Nada mais eram do que associações de caridade, que socorriam pessoas expostas aos mesmos riscos.

Segundo a mesma autora, estas associações de socorro mútuo também existiram durante a Idade Média. Eram entidades caritativas que socorriam viúvas e órfãos, ressarcindo os danos causados aos seus membros.⁵ Estas, no entanto, possuíam um caráter mais filantrópico do que propriamente securitário.

Também no direito romano, consta a existência do “Contrato de Dinheiro e Risco Marítimo”, ou *nauticum phoenus romano*, um contrato aleatório, de extrema relevância para a navegação, pois financiava os barqueiros, dando-lhes uma garantia contra os infortúnios do mar. Tal contrato, todavia, foi considerado prática de usura, tendo sido proibida a sua celebração pelo decreto baixado pelo Papa Gregório IX, no ano de 1234.

²ALVIM, Pedro, “*O Contrato de Seguro*”, Rio de Janeiro: Forense, 1986, pág. 01.

³GUERREIRO, Marcelo da Fonseca. *Seguros Privados*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004, pág. 08.

⁴

⁵MARENSI, Voltaire. *O Contrato de Seguro à luz do novo Código Civil*, Porto Alegre: Síntese, 2002, pág. 11.

No século XIV, apareceram os primeiros documentos referentes ao seguro, embora as suas operações ainda fossem muito similares as do contrato de compra e venda⁶.

Em 1350, foram publicadas as “Ordenanças de Barcelona”, as quais destinavam inúmeros dispositivos ao contrato de seguro, tendo sido, inclusive, criado um tribunal especializado para julgamento da matéria. Todavia, naquela época, as operações de seguro eram feitas por seguradores individuais e não por sociedades seguradoras, de modo que a capacidade de assumir riscos era bastante reduzida⁷.

No século XVI, com as expedições marítimas, ocorreu uma significativa evolução na técnica operacional do seguro propriamente dito, com principal destaque para o papel desempenhado pela atividade securitária no que se refere à expansão das rotas marítimas.

Aponta Melisa Cunha Pimenta⁸ que foi somente na Inglaterra, na época da Revolução Industrial (século XVII), que ocorreu o surgimento do primeiro contrato de seguro terrestre, bem como dos primeiros contratos de seguro de vida:

Foi somente na época da Revolução Industrial (século XVII), na Inglaterra, que houve o surgimento do primeiro contrato de seguro terrestre. Foi nesse período, mais precisamente no ano de 1666, que um evento ocorrido na cidade de Londres, um incêndio que provocou a destruição de mais de 13.000 residências e igrejas, propiciou o surgimento dos contratos de seguro contra incêndio. No ano de 1684 surgiu a primeira companhia de seguros do mundo contra incêndio.

(...)

Foi também no século XVII que se registrou o surgimento dos primeiros contratos de seguro de vida, baseados em estudos atuariais, com a elaboração de tábuas de mortalidade.

Com relação ao incêndio ocorrido em Londres, asseverou Pedro Alvim:

(...) esse pavoroso incêndio despertou a opinião pública para o perigo desse risco nas grandes aglomerações urbanas e estimulou a criação das primeiras seguradoras para sua exploração, embora o seguro restringisse, até então, sua atividade aos riscos marítimos.⁹

No século XIX, houve a publicação do Código Comercial Francês (1807), no qual constavam diversos dispositivos referentes ao contrato de seguro marítimo. Entretanto, a primeira regulamentação acerca do seguro terrestre veio em 1838, no Código Comercial da Holanda.

Com se vê, o contrato de seguro foi surgindo paulatinamente em decorrência das

⁶obra cit., pág. 27

⁷obra cit., p. 26

⁸obra cit., p. 27

⁹ obra cit., pág. 36

necessidades da sociedade.

1.1.2. EVOLUÇÃO DO SEGURO NO BRASIL

Tal qual aconteceu com diversas outras atividades comerciais, somente com a vinda da família Real (1808) ao país, teve início a atividade securitária no Brasil. Isso por que, naquela época, houve a abertura dos portos ao comércio internacional, tornando-se necessária a proteção das embarcações marítimas.

Acerca do tema, asseverou Melisa Cunha Pimenta¹⁰, em sua tese de mestrado:

O primeiro segurador nacional foi a Companhia de Seguros Boa Fé, a qual comercializava única e exclusivamente seguros marítimos. A atividade de seguros era fiscalizada e regulada pela Casa de Seguros de Lisboa, sendo exercida com fundamento nas leis portuguesas.

A lei que regulamentou a competência da Casa de Seguros de Lisboa foi aprovada em 1791 e dispunha acerca das condições para alguém exercer a atividade de segurador. De acordo com a referida norma, poderiam exercer as funções de segurador todos os negociantes, nacionais e estrangeiros, de boa fama e crédito, inscritos na Casa de Seguros de Lisboa.^{11 12}

Após a proclamação da Independência, no ano de 1822, continuavam em vigor no país as leis portuguesas, dentre as quais a “Lei da Boa Razão”, segundo a qual, além da aplicação das normas emanadas da Casa de Seguros de Lisboa, poderiam ser aplicadas no Brasil as leis dos países com os quais se mantivesse intercâmbio comercial ou cultural.

Em 1850, quando da promulgação do ainda vigente Código Comercial, ocorreu um expressivo desenvolvimento do seguro no Brasil, com o aparecimento de novas seguradoras, não obstante esta legislação apenas regulamentasse o seguro marítimo. Em 1853, surgiu a primeira sociedade de seguros terrestres e, em 1855, a primeira sociedade de seguro de vida. Naquela época, eram predominantes no mercado as seguradoras que atuavam nos ramos de seguro marítimo, de incêndio e de vida. No ano de 1901, foi criada a Superintendência Geral de Seguros, vinculada ao Ministério da Fazenda, cuja finalidade era a fiscalização do setor securitário.

Contudo, somente com a promulgação do Código Civil de 1916, o qual dedicou um capítulo inteiro ao contrato de seguro, houve a regulamentação completa da atividade

¹⁰ obra cit., p. 27.

¹¹ A regulamentação estabelecia que “todos os negociantes de boa fama ou crédito instalados em Lisboa e demais cidades do Reino, nacionais ou estrangeiros, podiam subscrever as apólices, desde que tivessem seus nomes inscritos na Casa de Seguros de Lisboa e se submetessem ao seu regulamento.” Inseto in ALBERTI, Verena. *Entre a solidariedade e o risco: a história do seguro privado no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1.998, pág. 24.

¹² MIRANDA, Pontes, “*Tratado de Direito Privado*”. vol. XLV. Título L § 4.911. 3 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984, p. 279.

securitária e, com isso, o aumento espantoso do número de seguradoras no país, tendo passado de apenas 18, no início do século, para 68, já no ano de 1920¹³.

Na década de 30, pelo Decreto-Lei n. 1186 de 3 de Abril de 1939, foi criado o Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), órgão responsável pelo resseguro, que até pouco tempo era o único ressegurador existente no país, em virtude do monopólio que vigia.

Para o mestre Pedro Alvim:

Esse órgão se tornou a peça fundamental do mercado de seguros do país, orientando sua política no sentido de fortalecer as seguradoras nacionais, mediante o estabelecimento de várias medidas, inclusive o resseguro automático. A seguradora, ainda que fosse de poder econômico menor que as outras, podia assumir grandes responsabilidades perante o segurado, pois o excesso de sua capacidade se transmitia automaticamente ao ressegurador. Com tal facilidade podia expandir seus negócios e disputar com as demais, inclusive as estrangeiras, a preferência do mercado.¹⁴

Posteriormente, sob a égide da Constituição de 1937, que estabelecia o “Princípio da Nacionalização do Seguro”, foi promulgado o Decreto n. 5901 de 1940, criando os seguros obrigatórios para comerciantes, industriais e concessionárias de serviços públicos, pessoas físicas ou jurídicas, contra os riscos de incêndios e transportes. A partir da data de publicação deste Decreto, nenhuma seguradora teria autorização para comercializar o seguro de acidentes de trabalho, que passaria a ser de competência exclusiva do Estado.

Acerca do tema, asseverou Melisa Cunha Pimenta:¹⁵

essa medida de cunho estatizante acabou criando um contexto de maior coesão entre as seguradoras, tendo sido criada, no ano de 1951, a ‘Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e Capitalização’, a Fenaseg. Era a oportunidade para que o mercado segurador discutisse os interesses e os assuntos comuns, articulando negócios e propostas, como forma de contornar a crescente regulamentação do Estado.

Já em 21 de novembro de 1966, com a edição do Decreto-Lei 73/66, norma que regulamenta a atividade securitária no país¹⁶, vigente até os dias atuais, foi instituído o Sistema Nacional de Seguros Privados, constituído pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), com a função de formular diretrizes e normas da política de seguros privados, pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), pelo Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), pelas empresas seguradoras e pelos corretores.¹⁷

¹³GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha. *Contratos Internacionais de Seguros*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002, pág. 17.

¹⁴ obra cit., pág. 56.

¹⁵ obra cit., p. 30.

¹⁶“Artigo 1º do Decreto-Lei 73/66 – Todas as operações de seguros privados realizados no País ficarão subordinadas às disposições do presente Decreto-Lei.”

¹⁷ “Artigo 8º do Decreto-Lei 73/66 – Fica instituído o Sistema Nacional de Seguros Privados, regulado pelo

Sobre o tema, asseverou essa mesma autora:

A Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) foi criada, em substituição ao Departamento Nacional de Seguros Privados e Capitalização, com a competência para fiscalizar as atividades das seguradoras, bem como das entidades de capitalização e entidades abertas de previdência privada, autorizar o funcionamento de novas empresas no setor e determinar o fechamento das empresas insolventes.

Com a promulgação desse Decreto, iniciou-se uma nova fase do seguro no país, com uma regulamentação uniforme das condições gerais dos contratos, havendo um incremento do número de seguradoras no mercado. Foi a partir desse Decreto, em seu artigo 20, que se estabeleceram vários seguros obrigatórios¹⁸, com finalidades tipicamente sociais, cujo objetivo foi o de garantir a reparação dos danos causados às vítimas, dentre os quais os seguros de responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores e dos transportadores em geral; responsabilidade civil do construtor de imóveis em zonas urbanas por danos a pessoas ou a coisas etc.

No ano de 1986, o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) autorizou o ingresso do capital estrangeiro no controle acionário de empresas seguradoras, nas entidades abertas de previdência privada, nas companhias de capitalização e corretoras de seguro (Resolução n. 03, de 9 de janeiro de 1986). A norma do CNSP estabeleceu que a participação não deveria ultrapassar 50% do capital total da empresa e um terço do capital com direito a voto.¹⁹

A adoção desta medida foi justificada pela SUSEP como uma forma de capitalizar as empresas brasileiras, especialmente as do ramo de vida, as quais não perderiam contudo o poder de controle acionário. O setor de seguros, tal como outros setores financeiros, abria-se, segundo o superintendente, à participação externa.

A Constituição Federal de 1988 inseriu o seguro no sistema financeiro nacional, juntamente com as instituições financeiras, nos termos do artigo 192.²⁰ Em 21 de agosto de 1996, com a Emenda Constitucional n. 13, colocou-se um fim ao monopólio do resseguro no país, tornando o resseguro uma atividade aberta ao mercado.

presente Decreto-Lei e constituído: a) do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP; b) da Superintendência de Seguros Privados – SUSEP; c) do Instituto de Resseguros do Brasil – IRB; d) das Sociedades autorizadas a operar em seguros privados; e) dos Corretores habilitados.”

¹⁸“Artigo 20 – Sem prejuízo do disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguros de: a) danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais; b) responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres, fluvial, lacustre e marítima, de aeronaves e dos transportadores em geral; c) responsabilidade civil do construtor de imóveis em zonas urbanas por danos a pessoas ou coisas; d) bens dados em garantia de empréstimos ou financiamentos de instituições financeiras públicas; e) garantia do cumprimento das obrigações do incorporador e construtor de imóveis; f) garantia do pagamento a cargo de mutuário da construção civil, inclusive obrigação imobiliária; g) edifícios divididos em unidades autônomas; h) incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no país ou nele transportados.”

¹⁹ALBERTI, Verena. *Entre a solidariedade e o risco: a história do seguro privado no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1.998, pág. 254.

²⁰Art. 192. O sistema financeiro nacional, estruturado de forma a promover o desenvolvimento equilibrado do País e a servir aos interesses da coletividade, será regulado em lei complementar, que disporá, inclusive, sobre: I - a autorização para o funcionamento das instituições financeiras, assegurado às instituições bancárias oficiais e privadas acesso a todos os instrumentos do mercado financeiro bancário, sendo vedada a essas instituições a participação em atividades não previstas na autorização de que trata este inciso; II - autorização e funcionamento dos estabelecimentos de seguro, previdência e capitalização, bem como do órgão oficial fiscalizador e do órgão oficial ressegurador; III - autorização e funcionamento dos estabelecimentos de seguro, resseguro, previdência e capitalização, bem como do órgão oficial fiscalizador. IV - as condições para a participação do capital estrangeiro nas instituições a que se referem os incisos anteriores, tendo em vista, especialmente: a) os interesses nacionais; b) os acordos internacionais...”

Em 2002, na promulgação do novo Código Civil, os artigos 757 a 802 trouxeram disposições de cunho geral sobre o contrato de seguro, as quais são regulamentadas por diversas leis especiais.

1.2. CONCEITO E OBJETO - ALCANCE/EXTENSÃO/IMPRECISÕES

O Direito do Seguro tem por escopo a regulamentação dos negócios jurídicos relacionados a operações securitárias, representadas ou não pelo contrato de seguro, celebradas no mercado de seguros nacional²¹, incluindo-se dentre tais regulamentações a dos corretores de seguro e a do instituto do resseguro.

O contrato de seguro, tal como se pratica na atualidade, pertence ao campo do Direito Comercial. Nos termos do artigo 757, parágrafo único do Código Civil²², somente empresas organizadas sob a forma de sociedade anônima podem celebrá-lo na qualidade de segurador. Esta imposição decorre da própria função econômico-social do contrato, pois para cobrir os inúmeros riscos que podem ser objeto do seguro, se faz necessária uma organização econômica que, utilizando-se de técnica especial, possa atender ao pagamento das indenizações prováveis com o produto da arrecadação das contribuições pagas por grande número de seguradores. A natural exigência de que o segurador seja uma sociedade por ações desloca o contrato do Direito Civil para o Direito Comercial, tornando-se um contrato mercantil.²³

O referido contrato é disciplinado pelo Código Civil de 2002, nos artigos 757 a 802.

O Código Civil de 1.916, no artigo 1.432, assim conceituava o contrato de seguro: "aquele pelo qual uma das partes se obriga para com a outra, mediante a paga de um prêmio, a indenizá-la do prejuízo resultante de riscos futuros previstos no contrato".

Com efeito, pelo Código Civil de 1916, entendia-se que o contrato de seguro era aquele pelo qual o segurado tinha a obrigação de pagamento do prêmio, ao passo que o segurador tinha a obrigação de indenizá-lo dos prejuízos decorrentes de riscos futuros previstos no contrato.

Pontes de Miranda²⁴ assim definia o contrato de seguro:

²¹SILVA, Ivan de Oliveira, "Curso do Direito do Seguro", 1ª Edição, Editora Saraiva, São Paulo, 2008.

²²Art. 757 – parágrafo único – Somente pode ser parte, no contrato de seguro, como segurador, entidade para tal fim legalmente autorizada.

²³GOMES, Orlando, "Contratos", 15ª Edição, Editora Forense, Rio de Janeiro, 1995, Capítulo 40, pág. 410/411.

²⁴obra cit., pág. 272/273.

(...) é o contrato pelo qual o segurador se vincula, mediante ao 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.

Orlando Gomes²⁵, por sua vez, afirmava que “pelo contrato de seguro, uma empresa especializada obriga-se para com uma pessoa, mediante contribuição por esta prometida, a lhe pagar certa quantia, se ocorrer o risco previsto”.

Antigono Donati & Giovana Volpe Putzolu²⁶ assim definem o contrato de seguro:

L'assicurazione è il contratto con il quale l'assicuratore, verso pagamento di un premio, si obbliga a rivalere l'assicurato, entro i limiti convenuti, del danno ad esso prodotto da un sinistro ovvero a pagare un capitale o una rendita al verificarsi di un evento attinente alla vita umana (art. 1882 c.c).

La definizione dell'art. 1882 è ad un tempo unitaria e dicotomica. Nella struttura del rapporto, alla prestazione, definita in modo unitario, dell'assicurato (il premio) corrisponde infatti una prestazione dell'assicuratore, che viene indicata alternativamente nel risarcimento di un danno o nel pagamento di un capitale o di una rendita. La dicotomia riproduce la tradizionale distinzione tra assicurazione contro i danni e assicurazione sulla vita, fattispecie alle quali si applica, accanto alla disciplina comune contenuta nella Sez. I del Capo XX, la disciplina differenziata prevista nelle sezioni successive.

La nozione del codice è alla base dell'annoso dibattito sulla funzione (causa) del contratto di assicurazione.

A partir da vigência do Código Civil de 2002, não foi mais possível definir o contrato de seguro como fora feito pelo Código Civil de 1916.

O artigo 757, do CCB 2002, traz à tona elementos do contrato de seguro que, em razão de não serem colocados em destaque pela legislação anterior, eram renegados pela doutrina, como se vê das definições acima trazidas.

O artigo 757 do Código Civil de 2002 define o contrato de seguro como uma convenção na qual a seguradora, mediante o recebimento de determinada contraprestação (prêmio), assume o dever de garantir o ressarcimento dos danos decorrentes dos riscos por ela previamente assumidos.

Ivan de Oliveira Silva²⁷ conceitua o contrato de seguro como sendo “a convenção em que um ente específico, o segurador, se obriga, mediante a paga de prêmio, a garantir legítimo interesse do segurado, concentrado em pessoa ou coisa, contra riscos advindos de circunstâncias adversas”.

Caio Mário da Silva Pereira²⁸ define o contrato de seguro como sendo o “contrato por via do qual uma das partes (segurador) se obriga para com a outra (segurado), mediante o

²⁵GOMES, Orlando, “*Contratos*”, 25ed. Rio de Janeiro: Forense, 2002, p. 410.

²⁶ DONATI, Antigono e Giovana Volpe Putzolu, *Manuale Di Diritto Delle Assicurazioni*, 4ª ed., Editore Giuffrè, 1995, pg. 95.

²⁷ obra cit., p. 57.

²⁸ SILVA, Caio Mario Pereira, “*Instituições de Direito Civil*”, vol. III. Rio de Janeiro: Forense, 2006, pág. 451.

recebimento de um prêmio, a garantir interesse legítimo desta, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos futuros predeterminados (Código Civil, art. 757)”.

A definição de contrato de seguro acolhida pela norma em vigor, como se vê, é constituída a partir de cinco elementos: garantia, interesse, risco, prêmio e empresarialidade.

Segundo Ernesto Tzuirulnik, Flávio de Queiroz B. Cavalvanti e Ayrton Pimentel:²⁹

O artigo correspondente no Código de 1916 (artigo 1.432) era firmado nas idéias de indenização e bilateralidade estrita, frutos da concepção individualista. O novo dispositivo (art. 757), além de afastar o conceito de indenização como elemento essencial do contrato, como figurava no antecessor (art. 1.432) e introduzir o conceito de interesse acolhe uma visão moderna na qual os elementos garantia e empresarialidade compatibilizam a textura legal com a realidade econômica e técnica intrínseca ao negócio jurídico do seguro: a comutação entre prêmios e garantia, e a imperiosa massificação de sua operação.

A redação no Novo Código Civil apresenta uma linguagem técnica mais apurada, pois evita que se utilize o verbo "indenizar".

Para Sílvio Venosa,³⁰ a utilização do verbo indenizar é imprópria, pois envolve a ideia de inadimplemento de obrigação e culpa, quando, no contrato de seguro, o que existe é uma contraprestação contratual.

As partes do contrato de seguro chamam-se segurador e segurado. Ao segurador compete pagar a quantia estipulada para a hipótese de ocorrer o risco previsto no contrato. Ao segurado assiste o direito de recebê-la, se cumprida a sua obrigação de pagar a contribuição prometida, que se denomina prêmio. Além das partes, podemos encontrar a figura do beneficiário, terceiro que receberia a indenização no caso de seguros de vida e obrigatório contra acidentes de trabalho em que resultasse a morte do segurado.

A definição apresentada pelo Código Civil de 2002 para o contrato de seguro é genérica, assim como todo o tratamento dado por este diploma legal ao instituto. Tendo em vista o imenso campo de abrangência dos seguros na sociedade hodierna e a rápida evolução das necessidades sociais, o legislador preferiu deixar para a legislação extravagante a regulamentação das diversas subespécies de seguro; mas não deixa o Código Civil de disciplinar o seguro de dano, de vida e de responsabilidade civil.

Destaque-se que ao contrato de seguro serão aplicadas as regras do Código de Defesa do Consumidor. Nos termos do “*caput*” do art. 2º e do parágrafo 2º do art. 3º desse diploma legal, a seguradora é considerada prestadora de serviços ao consumidor.

²⁹TZUIRULNIK, Ernesto, Flávio de Queiroz B. Cavalvanti e Ayrton Pimentel, “*O Contrato de Seguro de acordo com o Novo Código Civil Brasileiro*”, Editora RT, 2005.

³⁰ obra cit.

Art. 2º. Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Art. 3º. (...) §2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

A redação dos mencionados diplomas legais deixa evidente a preocupação do legislador com a possibilidade de bancos, seguradoras, financeiras e instituições da mesma natureza pretenderem escapar da aplicação do Código de Defesa do Consumidor às suas atividades.

Lembre-se, ainda, que é exigido pelo Código de Defesa do Consumidor (artigo 54) que as cláusulas de exclusão de cobertura do contrato de seguro devem ser claras, expressas e taxativas ao determinar os procedimentos excluídos de seu abrigo.

Art. 54. As cláusulas que implicarem limitação de direito do consumidor deverão ser redigidas com destaque permitindo sua imediata e fácil compreensão.

A referida cláusula limitativa dos riscos assumidos, quando redigida de forma que permita imediata e fácil compreensão, é perfeitamente válida. Tais cláusulas devem ser interpretadas restritivamente. Entretanto, vê-se que há uma linha tênue entre os abusos ou as ilegalidades cometidos pelas seguradoras e a predeterminação dos riscos por ela assumidos na apólice.

1.3. ELEMENTOS DO CONTRATO DE SEGURO

Diante do exposto no artigo 757 do Código Civil de 2002 e em razão da natureza do contrato de seguro, tem-se que os elementos do contrato de seguro são: garantia, interesse legítimo, risco, prêmio e seguradora.

1.3.1. GARANTIA

Nos termos do Código Civil de 1.916, artigo 1.432, a contraprestação do segurador ao pagamento do prêmio por parte do segurado era a indenização securitária, na hipótese de sobrevir o prejuízo ao segurado (sinistro). Nesta época, tal qual Pedro Alvim, entendia-se que a “indenização constitui a contraprestação do segurador; o cumprimento de

sua obrigação assumida no contrato bilateral de seguro.³¹ (...) O segurador se obriga a indenizar, isto é, a reparar os danos sofridos pelo segurado em razão dos riscos contemplados no contrato”.³²

Pontes de Miranda criticava esta posição. Considerava a obrigação do segurador o pagamento da indenização, não incluía os seguros de pessoa, na medida em que essa espécie de seguro não possui caráter indenizatório. Para ele, a noção de dano era incompatível com os seguros de pessoa, os quais possuíam o capital livremente estabelecido pelo contratante, podendo, inclusive, ser contratado mais de um seguro sobre o mesmo interesse segurado.

Segundo este nobre autor:

A definição é evidentemente falha e insuficiente, porque só se refere ao seguro indenizatório, a despeito de se tratar, no Código Civil, do seguro de vida, e deixa de atender, explicitamente, aos diferentes seguros de responsabilidade.³³

Em 2002, na promulgação do novo Código Civil, afastou-se a indenização como elemento essencial do contrato, inserindo-se a ideia de garantia. Adotou-se, então, um conceito único ao contrato de seguro, tanto para os seguros de dano, quanto para os de pessoa.

Melisa Cunha Pimenta³⁴ defende em sua obra que a obrigação do segurador é de garantia e não de pagamento da indenização:

A prestação do segurador não consiste no pagamento de uma indenização, na ocorrência do sinistro. A obrigação do segurador é de garantia, isto é, trata-se de uma garantia prestada ao interesse legítimo do segurado durante toda a vigência do contrato. O pagamento da indenização, na hipótese de verificação do sinistro, é consequência da garantia prestada pelo segurador. Como sustenta Amadeu Carvalhaes Ribeiro, o segurado não contrata um seguro para obter o pagamento da indenização por parte do segurador. O que o segurado intenta é uma garantia de que, em caso de ocorrência de sinistro, tal fato não prejudicará a sua situação econômica e é justamente esta a garantia prestada pelo segurador.³⁵ Com a adoção de tal definição, que nos parece muito acertada, a obrigação do segurador inicia-se com a celebração do contrato, já que desde tal momento é devida a garantia ao interesse legítimo do segurado.

(...)

Pela concepção atual, na qual o elemento “garantia” integra a definição do contrato de seguro, mesmo na hipótese de não se verificar o sinistro, permanece devido o pagamento do prêmio por parte do segurado, conforme ressalva o artigo 764 do Código Civil.³⁶

³¹ obra cit., pág. 441.

³² obra cit., pág. 437.

³³ obra cit., pág. 272.

³⁴ obra cit., pág. 35.

³⁵RIBEIRO, Amadeu Carvalhaes. *Direito de Seguros – Resseguro, Seguro Direto e Distribuição de Serviços*. São Paulo: Atlas, 2006, pág. 63.

³⁶Artigo 764 - Salvo disposição especial, o fato de não ter verificado o risco, em previsão do qual se fez o seguro, não exime o segurado de pagar o prêmio.

Corroboram com esta ideia Gustavo Tepedino, Heloisa Helena Barbosa e Maria Celina Bodin de Moraes:

(...) trata-se de definição que consolida o conceito unitário de contrato de seguro, abrangendo, em seu âmbito, tanto os seguros de dano como os seguros de pessoas, na medida em que se parte da concepção do interesse segurado – isto é, da relação de valor existente entre o segurado e determinada coisa ou pessoa – como sendo o objeto do contrato.³⁷

Com esta nova conceituação, a contraprestação do segurador tornou-se mais evidente, inobstante a inoccorrência de sinistro durante a vigência da avença, de forma que o segurado não pode furtar-se do pagamento do prêmio sob o argumento de não ocorrência do sinistro.

1.3.2. INTERESSE LEGÍTIMO DO SEGURADO

A expressão “interesse legítimo do segurado” na definição de contrato de seguro é inovação do Código Civil de 2002 (*caput* do artigo 757), e nada mais é do que o interesse na preservação de algo.

O interesse existe previamente à contratação de um seguro, sendo, na verdade, a causa para a sua realização. Por haver interesse é que, caso os riscos aos quais um bem ou uma pessoa estão sujeitos se verifiquem, ter-se-á uma garantia contra as consequências econômicas advindas da realização desse risco. É a existência do interesse segurado que leva uma pessoa a contratar um seguro.

Melisa Cunha Pimenta³⁸ defende que:

o interesse segurável é a relação existente entre o seu titular e um bem ou uma pessoa, na sua preservação contra os riscos que podem lhe afetar. Não é o bem ou a pessoa em si, mas a relação existente entre estes e o segurado. Segurável é todo interesse que uma pessoa tem sobre um bem da vida que se encontra exposto a riscos.

(...)

O que pretende o legislador é que o segurado, ao realizar um contrato de seguro, não tenha o objetivo de lucrar com o sinistro, não lhe seja vantajosa a sua ocorrência. O segurado deve possuir um interesse legítimo, respaldado pela ordem jurídica, no sentido de preservação do bem da vida que será garantido pelo segurador.

O interesse segurável deve ser legítimo. Isto não significa apenas que o interesse

³⁷TEPEDINO, Gustavo, Heloisa Helena Barbosa e Maria Celina Bodin de Moraes, *Código Civil interpretado conforme a Constituição da República*. Rio de Janeiro: Renovar, 2.006, pág. 561.

³⁸Obra cit., pág. 35.

deve ser lícito. Se ilegítimo, o interesse torna-se segurável, sob pena de nulidade, nos termos do artigo 166, inciso III, do Código Civil.

Para Ernesto Tzirulnik, Flávio de Queiroz B. Cavalcanti e Ayrton Pimentel, “o interesse consiste na posição juridicamente relevante de um sujeito de direito para com um bem da vida, de tal ordem a fazer com que aquele queira a sua preservação, não desdenhe o *status quo* e não queira, nem lhe seja vantajosa, a realização do risco garantido”.³⁹

Outrossim, o interesse pode ser definido como o “vínculo entre o sujeito e o bem (tanto no seguro de danos, como no de pessoas) que faz com que o primeiro se encontre juridicamente interessado em que o segundo não se veja afetado pelo sinistro”.⁴⁰

Assim, o interesse segurável é composto de uma pessoa, que consiste no titular do interesse; um bem ou uma pessoa em que recaia o interesse; a relação existente entre o titular do interesse e o bem/pessoa.

1.3.2. RISCO

Pode-se entender o contrato de seguro como a “fórmula jurídica destinada a satisfazer a necessidade econômico-social de transferência do risco”.⁴¹

O risco nada mais é do que a probabilidade de dano a que fica exposta pessoa ou bem; não há como transferi-lo para a Seguradora por meio de um contrato. Além disso, para que o risco seja segurável, ele deve ser independente da vontade do segurado.

Como defende Sergio Cavalieri Filho, somente as consequências econômicas do risco seriam transferidas:

O risco, de acordo com as leis naturais, é intransferível. Com seguro ou sem seguro, quem continua exposto ao risco é a pessoa ou a coisa; é o operário que trabalha na máquina perigosa ou lá no andaime do 10º andar de uma obra; é o carro que circula numa cidade violenta, e assim por diante. O que o seguro faz é transferir as consequências econômicas do risco caso ele venha a se materializar em um sinistro. O segurado compra a sua segurança mediante o pagamento do prêmio do seguro. Que segurança? De natureza patrimonial, pois sabe que, se ocorrer o sinistro, terá os recursos econômicos necessários para reparar o prejuízo e recompor o seu patrimônio”.⁴²

³⁹ Obra cit., pág. 25.

⁴⁰ COMPIANI, Maria Fabiana. *O Interesse Segurável: Análise Comparativa com o Novo Código Civil Brasileiro*. In: Anais do III Fórum de Direito do Seguro José Sollero Filho, coordenado pelo Instituto Brasileiro de Direito do Seguro – IBDS, São Paulo: EMTS, 2003, pág. 366.

⁴¹ GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha. *Contratos Internacionais de Seguros*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002, pág. 48.

⁴² CAVALIERI, Sergio Filho. *Programa de Responsabilidade Civil*. São Paulo: Malheiros, 2005, pág. 437.

Ou, ainda, o risco pode ser:

o acontecimento possível, mas futuro e incerto, seja quanto à sua realização (acidente, furto, incêndio, etc.), seja quanto ao momento em que se deverá produzir (morte), que não depende exclusivamente da vontade, nem do segurado nem do segurador, e cuja ocorrência obriga o segurador a pagar ao segurado a prestação ajustada ou a indenizá-la dos prejuízos sofridos em consequência do mesmo acontecimento.⁴³

É o segurador quem suporta as consequências econômicas da materialização do risco.⁴⁴

A ocorrência do risco deve ser independente da vontade das partes, pois, se houvesse a participação do segurado na sua realização, estaria excluída a incerteza. O risco sempre é uma perda ao segurado, uma vez que, se não traz prejuízos, não consiste em risco.

O risco é em um evento futuro, que pode ou não se concretizar durante a vigência do contrato. Caso seja realizado um contrato cujo risco já tenha ocorrido, o contrato de seguro é tido como nulo.

O risco sempre é prefixado no contrato e está diretamente relacionado com a contraprestação paga pelo segurado, consistente no prêmio.

Ernesto Tzirulnik, Flávio de Queiroz B. Cavalcanti e Ayrton Pimentel apontam que a equivalência entre o prêmio e o risco é fundamental para a manutenção do equilíbrio contratual:

O risco é o elemento *sine quo non* para a formação da taxa a ser aplicada para o cálculo do prêmio. Essa taxa resulta das contas atuariais que, como afirmamos, permitem compreender economicamente as incertezas individuais, convolvendo-as em risco no contexto coletivo e nele dissolvendo-as. Essas taxas não são proporcionais aos valores das importâncias ou capitais garantidos, mas à garantia em si, que corresponde ao risco incidente sobre o interesse. Essa vinculação prêmio/risco é posta em destaque pelo art. 770⁴⁵, ao estabelecer que uma quebra considerável da proporcionalidade entre esses dois elementos pode levar à revisão ou mesmo à extinção do contrato.⁴⁶

Na jurisprudência, o reconhecimento da limitação da responsabilidade da seguradora aos riscos assumidos no contrato ainda não é feita de forma unânime.

⁴³ obra cit., pág. 80.

⁴⁴ obra cit., pág. 58.

⁴⁵ Artigo 770 – Salvo disposição em contrário, a diminuição do risco no curso do contrato não acarreta a redução do prêmio estipulado; mas, se a redução do risco for considerável, o segurado poderá exigir a revisão do prêmio, ou a resolução do contrato.

⁴⁶ TZIRULNIK, Ernesto; CAVALCANTI, Flávio de Queiroz B.; PIMENTEL, Ayrton. *O Contrato de Seguro*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2003, pág. 38.

1.3.3. PRÊMIO

Entende Melisa Cunha Pimenta⁴⁷ que:

(...) o prêmio é a contribuição paga por cada um, para formar o fundo comum, o qual será gerido e administrado pela Seguradora, a fim de prestar garantia aos riscos assumidos, efetuando o pagamento de indenizações, na hipótese de ocorrência de sinistro. Consiste na contra prestação paga pelo segurado para livrar-se das consequências econômicas do risco.

Para J.M. de Carvalho Santos:

O segurador pede a cada segurado uma cota suficiente para que, com o total de todas as cotas de um mesmo grupo de segurados, que se encontram em condições idênticas, possa fazer face ao pagamento das somas seguradas, de acordo com as previsões dos sinistros que se podem verificar no período coberto pelo seguro. Esta cota, que se chama prêmio, é determinada segundo os dados de experiência e de acordo com as estatísticas que se obtêm, coordenando as observações relativas aos riscos da mesma natureza.⁴⁸

A garantia ao risco prestada pelo segurador representa o adimplemento de sua prestação. Logo, mesmo diante da inoccorrência sinistro, hipótese em que não haverá o pagamento da indenização, persiste o dever do segurado quanto ao adimplemento do prêmio.

Por força do que está disposto no artigo 12 do Decreto-Lei 73/66⁴⁹ e 763 do Código Civil⁵⁰, caso o prêmio não tenha sido quitado quando da ocorrência do sinistro, nenhuma indenização será devida ao segurado. Ou seja, enquanto o segurado permanecer em mora, a cobertura securitária restará suspensa e, na hipótese de ocorrência de sinistro nesse período, o segurado não será indenizado.

Segundo Pontes de Miranda, “durante o tempo da suspensão da eficácia, os riscos não estão cobertos: a suspensão da eficácia descobriu-os. A purga da mora não os cobre *ex tunc*. Os danos oriundos dos sinistros que ocorreram durante o tempo em que se suspendeu a eficácia não são ressarcíveis”.⁵¹

⁴⁷ obra cit., p. 54.

⁴⁸ SANTOS, J.M. de Carvalho Santos, *Código Civil Brasileiro Interpretado*. vol. XIX. 6ª ed. São Paulo: Livraria Freitas Bastos, 1955, p. 325.

⁴⁹ Artigo 12 – A obrigação de pagamento do prêmio pelo segurado vigorará a partir do dia previsto na apólice ou bilhete de seguro, ficando suspensa a cobertura do seguro até o pagamento do prêmio e demais encargos. § único: Qualquer indenização decorrente do contrato de seguros dependerá de prova de pagamento do prêmio devido, antes da ocorrência do sinistro.

⁵⁰ Artigo 763 – Não terá direito a indenização o segurado que estiver em mora no pagamento do prêmio, se ocorrer o sinistro antes de sua purgação.”

⁵¹ obra cit., pág. 315.

Quanto ao valor pago a título de prêmio, este não é fixado aleatoriamente ou arbitrariamente, é, sim, obtido por meio de cálculos atuariais, não sendo, portanto, igual para cada segurado, pois varia de acordo com a natureza do risco assumido pela seguradora. Caio Mário da Silva Pereira assevera que “a fixação do prêmio é em função do risco e do valor, e constitui objeto de cláusulas atuariais com base na lei dos grandes números e das probabilidades”.⁵²

O prêmio possui exata correlação com o risco assumido pelo Segurador.

1.4. CARACTERÍSTICAS DO CONTRATO DE SEGURO

Pode-se classificar o contrato como sendo: bilateral, oneroso, comutativo, consensual, de adesão e de boa-fé.

1.4.1. BILATERAL

Todo contrato, devido a natureza convencional, envolve em sua formação dois ou mais centros de interesse, logo, são geneticamente bilaterais (bilateralidade do consentimento).

Os contratos de seguro são classificados como contratos bilaterais, eis que, em tais pactos contratuais, ambas as partes assumem obrigações.

O contrato de seguro é bilateral devido aos efeitos por ele gerados. Há reciprocidade de obrigações e depende da manifestação de vontade de ambos os contratantes. As partes, segurado e segurador, são sujeitos de direitos e de deveres: um tem como uma de suas prestações a de pagar o prêmio e o outro tem como contraprestação a garantia do risco (ocorrência do "sinistro"). A este tipo de contrato, aplicar-se-á o princípio da exceção do contrato não cumprido.

Atualmente, não apenas o segurado e a seguradora são figurantes do contrato de seguro. Há na relação jurídica securitária uma pluralidade de figurantes, como, por exemplo, o corretor de seguros, a instituição bancária (por meio da qual se paga o prêmio), o ressegurador e o cossegurador, gerando-se, assim, uma grande diversidade de direitos e obrigações.

⁵² obra cit., pág. 457.

1.4.2. ONEROSO

Um contrato será classificado como oneroso quando uma das partes procura uma vantagem patrimonial no negócio. Não há dúvida de que o contrato de seguro traz vantagens a ambos os contraentes frente a um sacrifício patrimonial de cada uma das partes. O segurado procura obter proteção contra o risco e o segurador recebe o pagamento do prêmio e paga o valor previsto na apólice, caso ocorra o sinistro.

O fato da não ocorrência do sinistro, situação em que o segurador não teria de pagar a indenização, não descaracteriza a onerosidade, visto que o segurado desfruta da vantagem de gozar de proteção patrimonial.

1.4.3. COMUTATIVO (OU ALEATÓRIO)

Orlando Gomes⁵³ costuma classificar os contratos de seguro como aleatórios, sob o argumento de que ao menos uma das partes não sabe, quando da conclusão do pacto, qual é a prestação tomada por obrigação.

Para este doutrinador, o contrato de seguro tem como elemento norteador a “*álea*”, que recai sobre um risco futuro e incerto, o qual poderá ou não ocorrer. No contrato de seguro, o fundamento da “*álea*” é a previdência do risco.⁵⁴

Atualmente predomina o entendimento de que o contrato de seguro é comutativo. Isto porque a contraprestação da seguradora é certa, de prestar a garantia ao segurado, suprimindo os efeitos de um fato danoso, ao menos quanto ao seu conteúdo econômico.

Para Ivan de Oliveira Silva,⁵⁵ a imprevisão do risco, na verdade, incide sobre o sinistro e não sobre a prestação do segurador. A prestação do segurador, representada pela garantia dos interesses do segurado, é prevista no contrato de seguro de maneira inequívoca.

Assim, no momento da celebração da avença, as partes estabelecem rigorosamente suas obrigações. De um lado, o segurado obriga-se ao pagamento do prêmio certo e determinado e, de outro, o segurador toma por obrigação garantir os interesses legítimos do segurado, consoante diretrizes do artigo 757 do Código Civil.

⁵³ obra cit., pág. 411.

⁵⁴ VENOSA, Sílvio de Salvo, “*Direito Civil - Contratos em Espécie*”, 5ª edição, Editora Atlas, São Paulo, 2005.

⁵⁵ *Obra cit.*, pág. 82/83.

1.4.4. CONSENSUAL

Embora o artigo 758 do Código Civil expresse que o contrato de seguro não obrigará as partes enquanto não for reduzido a termo escrito, a doutrina contemporânea é homogênea em considerar tal espécie de contrato como consensual, haja vista que esta formalidade não é da substância do ato, restringindo-se, apenas, ao caráter probatório.

Segundo o ilustre professor Sílvio de Salvo Venosa⁵⁶, o contrato de seguro surge com o acordo entre as partes e conclui-se com o consentimento delas. O contrato de seguro está perfeito e acabado quando se der o consenso entre as partes.

Na posição oposta, de que o contrato de seguro seria formal, estão Caio Mário da Silva Pereira⁵⁷ e Maria Helena Diniz⁵⁸, ambos baseados no art. 1.433 do Código Civil de 1916. Estes autores se baseiam no argumento segundo o qual o contrato de seguro firmado entre as partes não as obriga antes de ser reduzido a escrito, sendo a forma escrita uma exigência para a substância do contrato.

1.4.5. DE ADESÃO

O contrato de adesão é aquele que, como regra, se apresenta com cláusulas predispostas ao segurado.

A massificação tornou mais frequentes os contratos de adesão, como, por exemplo, o contrato de seguro. A expansão do campo de atuação dos seguros - não só no que diz respeito aos interesses protegidos, mas ao número de segurados - levou o contrato de seguro a ter cláusulas e condições pré-estabelecidas.

É da essência do contrato de seguro que ele seja de adesão. Para que uma empresa possa operar como seguradora, é necessário que ela celebre um número bastante razoável de contratos. Estes contratos deverão, necessariamente, garantir riscos comuns a toda a coletividade de segurados.

Neste sentido, Joaquin Garrigues afirma:

Ciertamente, cuando el dano se produce y surge la necesidad de su reparación, esta reparación se puede obtener por otros médios, como son el auxilio estatal, o por la constitución de reservas, o por medio de ahorro. Mas cuando la reparación se realiza mediante la distribución del dano en un gran número de patrimonios sometidos al

⁵⁶ Obra cit.

⁵⁷ Obra cit.

⁵⁸ Obra cit.

mismo riesgo, sólo entonces aparece el seguro en sentido próprio, el cual descansa sobre su base de la comunidad de riesgos, que permite una compensación entre todos ellos. Mas para que esta compensación pueda realizarse, la comunidad de riesgos debe ser ampla (cuantitativamente y temporalmente) y debe ser homogênea.⁵⁹

Outro não é o entendimento de Juan Felix Morandi:

Así, a través de la reunión de muchas economias expuestas a riesgos de análoga naturaleza – requisito este que se logra por aplicación del principio técnico de la homogeneidad de los riesgos y de la homogeneidad de la suma asegurada – y de muchos costos parciales, se forma la riqueza destinada a ser colocada a disposición de aquéllos sobre los que se verificará la necesidad incierta.⁶⁰

Os contratos de seguro são de adesão por sua natureza, e não por uma opção mercadológica ou legislativa. Dentro de cada modalidade de seguro, deverá haver uma multiplicidade de contratos que garantam riscos comuns, homogêneos em relação à comunidade de segurados.

Não é possível estabelecer garantias para riscos de interesse específico e exclusivo de cada componente da massa de consumidores. Os riscos têm de ser comuns e homogêneos para uma massa de consumidores. O consumidor pode escolher quais garantias pretenderá contratar, dentro de um rol preestabelecido. Contratada qualquer uma delas, os contornos da garantia serão os mesmos para todos os segurados que a contrataram, obedecendo a razões de ordem técnica absolutamente imanente ao seguro.⁶¹

Lembre-se que devido à natureza de contrato de adesão, a tendência legislativa é de favorecer o segurado, haja vista que este se encontra numa posição de hipossuficiência frente à seguradora, não lhe cabendo outra alternativa senão aderir às condições estabelecidas pelos seguradores.

1.4.6. DE BOA-FÉ

O Código Civil de 2002 consagra, no artigo 422, a boa-fé objetiva, criando uma cláusula geral no direito obrigacional brasileiro que, a exemplo do que ocorreu na Alemanha, há mais de um século, se estende para qualquer relação jurídica. O artigo 421 do mesmo diploma limita a liberdade de contratar em razão da concepção social dos contratos.⁶²

⁵⁹ GARRIGUES, Joaquin, “Contrato de Seguro Terrestre”, Copyright. Madri. 1973. pág. 13.

⁶⁰ MORANDI, Juan Felix, “Estudios de Derecho de Seguros”, Buenos Aires, Pannedile, 1971, pág. 15.

⁶¹ PIMENTEL, Ayrton, artigo “O Seguro de Pessoas e o Prévio Exame Médico”, AIDA - Association Internationale de Droit des Assurantes, 2008.

⁶² DONNINI, Rogério Ferraz, “Responsabilidade civil pós-contratual: no direito civil, no direito do consumidor, no direito do trabalho e no direito ambiental”, 2ª Edição, Editora Saraiva, São Paulo, 2007.

Prevê o artigo 422 do Código Civil que: "os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé".

Ao se dizer que o seguro é um contrato primordialmente de boa-fé, faz-se isso tendo em vista que o Código Civil traz, em dispositivos específicos (artigos 765⁶³ e 766 do Código Civil), dizeres que reforçam que ambas as partes devem agir de boa-fé.

Lembre-se que muito antes da expressa previsão da boa-fé objetiva, no artigo 422 do CCB, previa o Código Civil de 1916 que segurado e segurador deveriam agir com a mais estrita boa-fé e veracidade.

O segurado deve manter uma conduta sincera e leal nas declarações feitas ao segurador, sob pena de receber sanções se proceder com má-fé. A má-fé de qualquer uma das partes não se presume, sendo necessária a sua comprovação.

Se a boa-fé é importante para todo e qualquer contrato, na seara do contrato de seguro ela é ainda mais ressaltada.

1.5. PREDETERMINAÇÃO DE RISCOS

Ocorrido o sinistro, o segurador, que assumiu o risco na apólice, deverá pagar em dinheiro, se outra forma não foi convencionada, o prejuízo resultante do evento danoso (artigo 1.458 do Código Civil de 1916 e artigo 766 Código Civil de 2002).

Se o contrato assegura determinado interesse frente a determinados riscos, faz-se necessário que eles sejam expressamente declarados na apólice e que sejam indicados os termos inicial e final de sua vigência. Em ocorrendo o acontecimento, o segurado será indenizado.

Assim preleciona o Código Civil de 2002:

Art. 757. Pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou coisa, contra riscos predeterminados.

O valor a ser pago dependerá de apuração real do prejuízo. Nos seguros de danos, a indenização não terá de corresponder à quantia declarada, sendo esta o limite da cobertura. Nos seguros pessoais, a indenização será paga pela importância constante da apólice, porque os bens cobertos são inestimáveis.

⁶³Art. 765 – O segurado e o segurador são obrigados a guardar na conclusão e na execução do contrato, a mais estrita boa-fé e veracidade, tanto a respeito do objeto como das circunstâncias e declarações a ele concernentes.

A menos que haja expressa previsão na apólice, incluem-se na garantia todos os prejuízos resultantes ou consequentes do risco, ocasionados para evitar o sinistro, minorar o dano ou salvar a coisa.

Lembre-se de que o seguro não tem finalidade lucrativa. O sobresseguero, isto é, aquele que vai além do valor do efetivo prejuízo, é vedado por nosso ordenamento jurídico.

Portanto, a obrigação de garantia, contida no seguro, só obriga a seguradora a pagar a indenização quando o risco se concretiza, de maneira que este acontecimento torna-se essencial.

É da própria natureza do contrato de seguro a predeterminação dos riscos assumidos pela seguradora, de modo que o prêmio a ser pago pelo segurado será estabelecido através de cálculo atuarial que considerará tais riscos.

A cobertura securitária deve incluir todos os prejuízos resultantes do contrato de seguro, salvo expressa disposição em contrário. Contudo, inadmite-se que os riscos cobertos e expressamente assumidos pelo segurador sejam alargados. A interpretação das cláusulas do contrato de seguro deve ser restritiva.

Para Serpa Lopes ⁶⁴ "a seguradora somente responde pela obrigação contratada. Os riscos são limitados. Não compreendem senão o que se acha previsto no contrato".

Pedro Alvim⁶⁵ é peremptório ao dizer que:

Uma das normas importantes para o contrato de seguro é a que determina a interpretação restritiva de suas cláusulas. É necessário aplicar estritamente os termos convencionados, sobretudo com relação aos riscos cobertos. Há uma correlação estreita entre a cobertura e o prêmio. Forçar essa correlação por via da interpretação extensiva poderá falsear as condições técnicas do contrato, em que repousa toda a garantia das operações de seguro.

Para o mestre Clóvis Beviláqua:

A limitação é um dos cânones fundamentais do contrato de seguro: responsabilidade do segurador é limitada ao risco assumido.⁶⁶

O segurador é obrigado a pagar, ao segurado, a soma pela qual se obrigou no caso de verificar-se o sinistro, segundo o estipulado na apólice, ou simplesmente indenizá-los dos prejuízos sofridos, de acordo com seu compromisso, não sendo total a perda. Mas não responde pelos vícios intrínsecos do objeto segurado, salvo se, expressamente, a isso se obrigou. Se o seguro determina um risco especial, e o objeto sofrer por acidente diferente, nada tem que indenizar o segurador.⁶⁷

⁶⁴ LOPES, Serpa, "*Curso de Direito Civil*", vol. IV, Editora Freitas Bastos, pág. 368.

⁶⁵ obra cit., pág. 175.

⁶⁶ BEVILAQUA, Clóvis, "*Código Civil Interpretado*", vol. 5, Editora Rio, pág. 168, 1957.

⁶⁷ BEVILAQUA, Clóvis, "*Direito das Obrigações*", Editora Rio, 1.977, Edição histórica, pág. 383, ponto 164

Por fim, avalia Sérgio Cavallieri⁶⁸ que "obrigar o segurador a cobrir riscos excluídos ou não incluídos no contrato importa criar-lhe responsabilidade sem que tenha violado qualquer dever jurídico".

Enfim, os riscos do contrato de seguro são delimitados pelas suas cláusulas. A seguradora oferta as coberturas previstas no contrato e o segurado paga o respectivo prêmio, o qual foi fixado levando-se em consideração apenas aquelas coberturas.⁶⁹

1.6. MUTUALIDADE

O segurador é um gestor da mutualidade. O legislador, ao proteger o segurador, visa a proteger, primordialmente, a mutualidade, ou seja, a coletividade de segurados.

A proteção à mutualidade é universal, como aponta Isaac Halperin:⁷⁰

Incluso, el régimen de informaciones y declaraciones impuesto al asegurado, con severas sanciones para el supuesto de incumplimiento, es un resultado o exigencia de la técnica del seguro. DONATI destaca: '*Prima facie*, vistas en el ámbito del vínculo asegurativo individual todas estas normas están establecidas en protección del asegurador: pero si se piensa que el asegurador no es más que el intermediario, aunque sea por un legítimo fin de lucro, de la mutualidad, se llega fácilmente a la conclusión que, como para las que contemplan la empresa aseguradora, también las normas sobre el contrato son normas que, justamente severas con el asegurado individual que las viola voluntaria o culposamente, están puestas en amparo de la colectividad de los asegurados.

O seguro é um contrato comunitário e cooperativo, uma vez que os pagamentos das indenizações e das importâncias seguradas saem de um fundo comum, formado pelos prêmios arrecadados da comunidade de segurados.

Neste sentido é o pensar de J. J. Calmon de Passos:⁷¹

Essa perspectiva conduz ao entendimento necessário de que todo aporte financeiro atribuído pelo seguro à seguradora com quem contrata, intitulado de prêmio, é, em verdade parcela que, integrada a outras, constitui um fundo comum de propriedade e destinação comunitária ou coletiva de todos os segurados. Dessa universalidade apenas são extraídos os valores indispensáveis para sua administração, que inclui a justa retribuição do empreendedor, tudo isso regulado por disposições legais de

⁶⁸ obra cit., pág. 428.

⁶⁹“SINISTRO - CONTRATO - INTERPRETAÇÃO RESTRITIVA - LIMITAÇÃO AOS RISCOS PREVISTOS CONTRATUALMENTE -. A indenização decorrente do contrato de seguro há de corresponder, nos termos, do Código Civil, aos danos e riscos futuros previstos no ajuste.” (6ª Câmara Cível - Tribunal de Justiça de São Paulo - Apelação nº 222.023 - RT 475/54-55).

⁷⁰ HALPERIN, Isaac. Seguros , “*Exposición Crítica de La Ley 17.418*”, Buenos Aires, Depalma, 1972, pág. 34.

⁷¹PASSOS, J. J. Calmon, “*O risco na sociedade moderna e seus reflexos na teoria da responsabilidade civil e na natureza jurídica do contrato de seguro*”, Revista dos Tribunais 763/95, Maio de 1999.

natureza cogente objetivando, precisamente acentuar e resguardar a propriedade coletiva desse patrimônio e sua destinação social e específica.

Concluindo o entendimento acerca da natureza comunitária do contrato de seguro e do modo peculiar como deve ser encarada a relação jurídica em análise, preciosa é a lição de Ovídio A. Baptista da Silva:⁷²

A dificuldade em que se encontra a doutrina de ver no contrato de seguro a comutatividade que o caracteriza deve-se à submissão dos juristas modernos ao conceito do direito como relação jurídica bilateral. A doutrina visualiza este contrato tendo-o, como os demais, como uma categoria formada bilateralmente entre cada segurado individual e o segurador, sem considerar que o contrato de seguro é, essencialmente, como demonstrou IPPOLITO, um contrato unitário e complexo, que se forma entre o monte comum e a comunidade social que o constitui. Se o contrato se formasse entre um segurado apenas e o segurador, ele deixaria de constituir um contrato de seguro para tornar-se uma aposta, já que, neste caso, a álea nunca poderia ser evitada.

O citado caráter protetivo do Código Civil, em favor da mutualidade no contrato de seguro, resulta que a proteção ao consumidor se volta, antes, para a comunidade de segurados. A esta é que se deve antes de tudo proteger, sob pena de afastar a proteção legal a cada um e a todos os segurados indistintamente, a não ser àquele a quem, indevidamente, houve o pagamento de capital segurado ou indenização.

Portanto, no contrato de seguro, a proteção maior e primeira é ao consumidor coletivamente considerado, da mutualidade, isto porque as indenizações e os capitais segurados pagos pelo segurador saem de um fundo comum composto pelos prêmios arrecadados junto aos segurados.

1.7. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO SEGURO

Os artigos 757 a 802 do Código Civil são de cunho geral. Diante disso, menciona-se aqui a legislação extravagante de maior importância no campo de abrangência dos seguros:

Dec. Lei 5.384/43 – Dispõe sobre os beneficiários do seguro de vida (correspondência com o art. 792 do Código Civil).

⁷² BAPTISTA DA SILVA, Ovídio A., *Anais do I Fórum de Direito do Seguro “José Sollero Filho”*, São Paulo, Max Limonad, 2001, p. 41.

Dec. Lei 6.319/44 – Dispõe sobre o prazo de depósito e seguro contra riscos de incêndio de mercadorias depositadas em armazéns gerais.

Decreto 59.195/66 – Dispõe sobre a cobrança de prêmios de seguros privados e dá outras providências.

Dec. Lei 73/66, regulamentado pelo Decreto 60.459/67 - Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, determina que somente poderão se constituir como sociedades seguradoras, pessoas jurídicas que se organizem na forma de sociedade anônima ou cooperativas.

Lei 5.488/68 – Institui a correção monetária nos casos de liquidação de sinistros cobertos por contratos de seguros.

Lei 6.194/74 – Dispõe sobre seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. (alterada pela Lei 8.441/92).

Lei 6704/79 – Dispõe sobre seguro de crédito à exportação (alterada pela Lei 9.818/99 e pela MP 95/02).

Dec. 85.266/80 – Dispõe sobre a atualização dos valores monetários dos seguros obrigatórios a que se refere o Dec. 61.867/67.

Dec. Lei 2.420/88 - Dispõe sobre a correção monetária nos casos de liquidação extrajudicial de sociedades seguradoras, de capitalização e de previdência privada.

Lei 8.374/91 – Dispõe sobre o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga.

Lei 9.482/97 - Dispõe sobre a administração do Instituto de Resseguros do Brasil – IRB, sobre a transferência e a transformação de suas ações.

Lei 9.656/98 – Dispõe sobre os planos e seguros privados de assistência à saúde. (alterada pela Lei 10.223/01 e 10.190/01).

Lei Complementar 126/07 - Dispõe sobre a política de resseguro, retrocessão e sua intermediação, as operações de cosseguro, as contratações de seguro no exterior e as operações em moeda estrangeira do setor securitário.

1.8. PRINCÍPIOS DO DIREITO DO SEGURO

1.8.1. PRINCÍPIO DA PULVERIZAÇÃO DOS RISCOS

Este princípio preconiza transferir (pulverizar) os riscos para outro ente segurador toda vez que excedida a capacidade de retenção de responsabilidade de uma seguradora. Ele tem seu fundamento no art. 79 do Decreto-lei nº 73/66, que dispõe: “é vedado às sociedades seguradoras reter responsabilidades cujo valor ultrapasse os limites técnicos, fixados pela SUSEP, de acordo com as normas aprovadas pelo CNSP (...)”.

A capacidade econômico-financeira de qualquer seguradora tem seus limites. A concentração excessiva de riscos anormais em sua carteira pode comprometer seriamente a estabilidade da mesma, situação em que a sua insegurança não seria – formalmente – muito diferente da insegurança do próprio segurado.

O nivelamento dos riscos dar-se-á por três práticas muito conhecidas no ramo securitário: o resseguro, a retrocessão e o cosseguro.

No caso do resseguro⁷³, há transferência total ou parcial da responsabilidade para o ressegurador (seguro do seguro). A retrocessão é o resseguro em segundo grau, ou seja, o resseguro do resseguro. Já o cosseguro é a contratação simultânea do segurado com várias seguradoras. Todos têm em comum o fracionamento do seguro e a aplicação desses institutos na cobertura de sinistros vultosos.

1.8.2. PRINCÍPIO INDENITÁRIO

Entre todos os outros princípios do direito securitário, o princípio indenitário tem seu raio de ação limitado aos seguros de dano. Estava positivado na primeira parte do artigo

⁷³“INDENIZAÇÃO. SEGURO. DENUNCIÇÃO DA LIDE AO “INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL – IRB”. ADMISSIBILIDADE. CERCEAMENTO DE DEFESA. PROVA PERICIAL. (...) Ainda que revogado o art. 68 do Decreto-lei nº 73, de 21.11.66, pelo art. 12 da Lei nº 9.932, de 20.12.99, é cabível a denúncia da lide pela companhia de seguros ao “IRB”, a fim de assegurar o direito regressivo contra este. - Realização da prova pericial que não foi definitivamente afastada pelo Juízo de Direito. Imprescindibilidade, de todo modo, de reexame da matéria probatória, a fim de certificar-se sobre a pertinência de sua efetivação no caso (súmula 07-STJ). Recurso especial conhecido, em parte, e provido”. (REsp 125573/PR, Min. Barros Monteiro, D.J. 24/09/2001).

1.437 do Código Civil de 1916, na expressão “não se pode segurar uma coisa por mais do que valha, nem pelo seu todo mais de uma vez”.

Embora tenha sua aplicabilidade restrita aos seguros de dano, a sua inserção entre os demais princípios se justifica em face da elevada importância que esse princípio representa para a compreensão de inúmeras questões que envolvem a matéria securitária.

O princípio indenitário está previsto no art. 778 do Código Civil de 2002, da seguinte forma: “nos seguros de dano, a garantia prometida não pode ultrapassar o valor do interesse segurado no momento da conclusão do contrato, sob pena do disposto no art. 766, e sem prejuízo da ação penal que no caso couber”.

Este princípio afasta qualquer espírito especulativo em relação aos seguros de danos, alertando que o seguro aqui somente se presta para recomposição do dano sofrido, pois o segurado só receberá aquilo que efetivamente perdeu, nos termos do contrato.

1.8.3. PRINCÍPIO DA GLOBALIZAÇÃO DOS RISCOS

Os artigos 10, 31 e 38 do Decreto nº 61.687/67, ao determinarem que o transportador é obrigado a averbar todas as operações de embarque efetuados na vigência da apólice, instituíram o que a doutrina denomina de “princípio da globalização dos riscos”.

O princípio da globalização dos riscos, instituído pela legislação vigente e demais atos normativos, obriga o segurado, pela sistemática adotada, a comunicar todas as operações de embarque de mercadorias. Tal sistemática impede a seleção das coberturas por iniciativa do segurado.

É baseado na técnica atuarial e no princípio da compensação dos riscos, que exige que o segurado pague os prêmios dos "bons" e dos "maus" riscos, a fim de compor uma considerável massa de prêmios, a ser administrada pela seguradora de modo a obter a liquidez necessária ao pagamento dos sinistros.

A livre seleção dos riscos, a critério do segurado, com exclusão dos bons riscos, tornaria insuficiente ou deficitário o fundo da Seguradora para suportar os encargos dos contratos, visto que a taxa do prêmio é calculada sobre todos os embarques efetuados pelo segurado em um determinado período.

Por este princípio, que permeia toda a operação de seguro de transporte, é vedado ao transportador rodoviário segurar apenas os ruins e péssimos riscos (como transporte para destinos ermos e perigosos) e deixar de averbar os bons riscos, aqueles em que dificilmente

existirá sinistro, como, por exemplo, a remessa para locais próximos e cercados de segurança. Frise-se, o segurado, transportador, está obrigado a averbar todas as operações de transporte realizadas.

1.9. APÓLICE DE SEGURO E SUAS MODALIDADES

Apólice é o documento que tem a finalidade de externar o conteúdo do contrato entabulado entre segurado e companhia seguradora. Enquanto o contrato é uma ideia não palpável, a apólice é a concentração dessa ideia em uma base física.

De acordo com o mestre Pedro Alvim⁷⁴, “apólice é o ato comprobatório do contrato de seguro, o processo normal de sua prova”. É uma promessa de pagamento, caso venha a manifestar-se o acontecimento previsto no contrato.

A apólice e a proposta formam os instrumentos do contrato, mas somente aquela serve de prova, uma vez que contém a manifestação da vontade do segurador de aceitar o negócio proposto pelo segurado.

É na apólice que se encontram as informações elementares do contrato de seguro, motivo pelo qual é ela considerada um dos mecanismos para a constituição de prova e do elo contratual estabelecido pelas partes.

A apólice é um instrumento destinado a provar a existência do contrato de seguro, porém não é o único, eis que a prova também pode ser constituída por meio do bilhete de seguro e, ainda, na ausência destes, de qualquer documento hábil para a comprovação do pagamento do valor correspondente ao prêmio.

A apólice é um importante meio de comprovar a existência do liame contratual entre segurador e segurado, no entanto não é o único, haja vista que, como meio de facilitação dos interesses do consumidor, o contrato de seguro também poderá ser provado pelo bilhete e, ainda, pelo comprovante do prêmio, seja ele parcial ou total.

Há diversas modalidades de apólice de seguro, dentre elas destacamos:

Apólice aberta: no ramo de transportes é conhecida como Apólice de Averbação. No seguro de vida em grupo, é apólice aberta à adesão de qualquer pessoa – desde que segurável – sem exigência de vínculo concreto com o estipulante. Segundo MHD, é aberta se o risco desenvolver-se ao longo de sua atividade, determinando a individualização e a especificação

⁷⁴*Obra cit., 1999.*

dos objetos segurados por meio de averbações realizadas dentro do período de sua vigência, como sucede no seguro de transportes. Na apólice aberta, o contrato aperfeiçoar-se-á com a emissão da apólice geral, que consigna as condições do seguro, havendo o depósito de um prêmio inicial para depois dar surgimento aos riscos sucessivos, que integram a apólice em cada averbação, o que acarreta, por sua vez, a obrigação de pagar o complemento respectivo do prêmio.

Apólice ajustável: é a apólice típica de armazéns/depósitos em que o valor em risco é variável no decorrer da vigência do seguro.

Apólice “all risks”: cobre toda e qualquer perda, exceto aquelas especificamente excluídas.

Apólice “claims made”: no ramo de responsabilidade civil, é uma cobertura concedida a danos que, emergindo no período de vigência da apólice, constituem efeito imprevisto de causas ou fatos preexistentes ao contrato de seguro.

Apólice coletiva: é a apólice do ramo de acidentes pessoais, estipulada por pessoa física e jurídica para garantir duas ou mais pessoas, observando-se que, quando o estipulante for pessoa física, os segurados serão pessoas a ele vinculadas pela participação comum em um mesmo grupo social, isto é, família, escola, empresa, clube ou associação, e quando o estipulante for pessoa jurídica, as pessoas a ele vinculadas farão parte da relação de emprego (emprego/empregador) ou de associação (associado/associação).

Apólice combinada: é uma apólice de seguro ou, mais frequentemente, duas apólices impressas em um formulário conjunto, garantindo cobertura contra vários riscos sob um só documento.

Apólice de averbação: é a apólice típica do ramo de Transportes. Nela, o segurado averba os embarques, de forma preestabelecida à seguradora, à medida que estes vão acontecendo no decorrer da vigência da apólice. Também é típica na modalidade valores, de riscos diversos. Nela, o segurado averba, especificando os valores, local de procedência e de destino, data de remessa e meio de transporte dos valores segurados. Com base nos pedidos de averbação recebidos em cada mês de vigência do seguro, a seguradora extrai a conta mensal do prêmio, encaminhando-a ao segurado para o respectivo pagamento.

Apólice de riscos nomeados: é a apólice que cobre exclusivamente os riscos relacionados na apólice.

Apólice multirrisco: é a apólice que garante uma combinação de riscos do mesmo ramo ou de ramos distintos sob um contrato único, sendo características marcantes das apólices de riscos diversos.

CAPÍTULO 2 - O CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE

O Código Comercial Brasileiro, que teve sua primeira parte revogada pelo atual Código Civil, regulava o transporte de bens por tropeiros e muares. A segunda parte do Código Comercial regula o transporte marítimo e o seguro marítimo. Somente em 1916, com o Código Civil, criam-se regras gerais para o contrato de seguro.

Por razões políticas, somente o transporte rodoviário foi desenvolvido. Atualmente, setenta por cento dos bens produzidos no Brasil circulam por transporte rodoviário.

O transporte aéreo é utilizado de forma preponderante para pessoas e, residualmente, para o transporte de bens.

A legislação securitária obriga que as pessoas físicas e jurídicas façam seguros de seus bens quando estes forem transportados. São comercializadas as coberturas básicas e restritas para as diversas modalidades de transporte, aéreo, marítimo e terrestre.

A ideia é que o dono da mercadoria faça o seguro, com as coberturas amplas ou restritas, e caso haja sinistro, a seguradora paga e volta-se contra o transportador.

O primeiro problema é que só uma parte dos bens que são transportados possui seguro. Não há estatísticas confiáveis, mas, seguramente, não chega a cinquenta por cento do universo das operações realizadas.

As razões são as conhecidas: país continental, diversidade de regiões, alta informalidade; além disso, a norma que obriga à realização do seguro não sofre penalidade quando deixa de ser cumprida e o embarcador intui que o transportador pode fazer o seguro e joga sobre as costas dele esta responsabilidade.

Este seguro, de excepcional importância, garante para o embarcador e para o dono da mercadoria o ressarcimento dos danos ocorridos nos bens, nas hipóteses previstas na apólice, com as exclusões de praxe.

2.1. CONCEITO E CATEGORIAS

O seguro de transporte garante ao segurado uma indenização pelos prejuízos causados ao objeto segurado durante o seu transporte. Divide-se em marítimo, fluvial, lacustre, terrestre (rodoviário e ferroviário) e aéreo.

Para a professora Josefina Boquera Matarredona⁷⁵, em sua obra “*El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*”:

El transporte de mercancías es una actividad económica de gran importancia para el desarrollo económico y se lleva a cabo por tierra, mar y aire, lo que exige regulaciones diferentes.

Las mercancías que se transportan están sometidas a riesgos y por ello se aseguran, previo pago de una prima, contra los daños que puedan sufrir durante el curso del transporte.

Ela assim conceitua o contrato de seguro de transporte:

La Ley del Contrato de Seguro dice que en el seguro de transporte “el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir en ocasión o como consecuencia del transporte las mercancías porteadas, el medio utilizado u otros objetos asegurados (art 54)

El seguro de transporte terrestre es calificado por la doctrina como un seguro de daños. E incluso se le incluye dentro de un subgrupo de dichos seguros que es el seguro de cosas y más concretamente el de seguro de cosas en movimiento, en contraposición al seguro de cosas en reposo (seguro de incendio, de robo...)

Cuando nos referimos al seguro de transporte terrestre entendemos tanto el transporte por carretera como el transporte por ferrocarril, ya sea nacional o internacional.

(...)

se trata de un seguro que cubre los daños materiales y por tanto excluye los daños corporales, los daños morales y responsabilidad civil. El seguro de transporte terrestre en la LCS no es un seguro de responsabilidad del transportista o porteador, que éste podrá contratar si quiere asegurar su responsabilidad en caso de avería, pérdida o retraso a la entrega de las mercancías. El seguro de responsabilidad civil por transporte obliga al asegurador a la defensa procesal y a la asunción de la responsabilidad pecuniaria contraída por el porteador con ocasión de realizar transporte de mercancías. Tampoco se puede confundir aquél con el seguro de viajeros o de accidentes que cubre los daños corporales de los sujetos que viajan.

(...)

en segundo lugar, es un contrato que obliga al asegurador a indemnizar los daños materiales sufridos en ocasión o como consecuencia del transporte de las mercancías porteadas. Los daños deben ser consecuencia o producidos con ocasión del transporte, es decir que la actividad de transportar las cosas de un lugar a otro sea el origen de un riesgo y del posible siniestro. Pero, como afirma Donati y Garrigues entre otros a los riesgos del transporte se añaden los intereses del asegurado durante los momentos que proceden (almacenamiento, carga...), interrumpen o siguen al transporte (descarga, almacenamiento y entrega). Es decir, el transporte comprende las paradas iniciales, intermedias y finales que sean necesarias para ella.

Una de las características principales del contrato que estudiamos, que lo distingue de otros seguros de daños, es que los bienes asegurados estén en movimiento, pues son transportados de un lugar a otro, e incluso dicho lugar puede encontrarse en el extranjero (transporte internacional), con lo que “aumenta” los riesgos sobre las mercancías y los vehículos.

(...)

La actividad de transporte admite la posibilidad de asegurar diferentes riesgos y por tanto la existencia de seguros diversos (...)

⁷⁵MATARREDONA, Josefina Boquera, “*El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*”, Universitat de València, Tirant Monografías.

Para o mestre Antigono Donati, em sua obra “Manuale Di Diritto Delle Assicurazioni Private”, o seguro de transporte pode ser classificado segundo vários critérios:

Le specie di ass. trasporti possono classificarsi secondo vari criteri:

α) a seconda dell'ambiente naturale nel quale si svolge il trasporto nel quale cioè incombono i rischi, abbiano ass. maritime (alle quali giuridicamente, cod. nav. art. I, si riconducono anche le ass. trasp. per acque interne); ass. aeronautiche; ass. terrestri (strade ordinarie, ferrovia) alle quali si possono aggiungere le ass. trasporti misti;

β) a seconda dell'interesse esposto ai rischi del trasporto, abbiano: le ass. corpi o dei mezzi di trasporto, cioè le navi (piroscafi in ferro, velieri in ferro, navi in legno piccolli natanti e da diporto) e gli aeromobili mentre i mezzi terrestri e spec. automobili, coprendo singoli rischi, esulano dalle ass. trasporti vere e proprie; le ass. delle cose materiali trasportate (merci); le ass. del profitto sperato e del nolo, nonché - pur non rientrandop nelle ass. trasporti in senso stretto - le ass. dei passeggeri e del oersonale (infortuniti) e le varie ass. resp. civ. e più in genere contro il sorgere di un debito dipendente dal trasporto delle quali alcune nelle ass. mar. comprese nell'ass. corpi (resp. danni da urto, contribuzione in avaria comune);

γ) a seconda del criterio per stabilire la durata del rapporto abbiano: ass. a viaggio (ass. corpi e ass. merci) e ass. a tempo (ass. corpi) (supra n. 152);

d) altre distinzioni sono comuni a molti altri rami: così quelle relative ai soggetti (ass. per conto proprio e ass. per conto di terzi o di chi spetta) o all modo di contrarre (ass. singola, ass. in abbonamento).⁷⁶

Pode-se dizer que o seguro de transporte abrange duas categorias: a de transportes propriamente ditos, contratado pelo vendedor ou pelo comprador da carga, e a de responsabilidade civil, contratado pelo transportador.

A primeira delas se divide em: transportes nacionais (mercado interno) e transportes internacionais (exportação e importação).

A segunda categoria, de responsabilidade civil, possui vários tipos de seguros que garantem ao transportador o reembolso de indenizações que ele seja obrigado a pagar para reparar danos à carga que transportava.

Independentemente de ser transporte nacional ou internacional, o seguro cobre prejuízos causados a bens e mercadorias em viagens sobre a água, as vias terrestres (rodoviárias e ferroviárias) e aéreas, ou em percursos que utilizam mais de um meio de transporte, chamados “multimodais”.

Na prática, as mercadorias transportadas por quaisquer meios de transporte devem ter a proteção de dois seguros: o de transporte, com contratação facultativa por parte do dono da carga, para garantir os bens, e o de responsabilidade civil, de contratação obrigatória por

⁷⁶ DONATI, Antigono, *Manuale Di Diritto Delle Assicurazioni Private*, 2ª ed., Giuffrè Editore, 1961, pg. 266.

parte do transportador, para garantir o compromisso de recebimento e entrega da carga.

2.2. TIPOS DE SEGUROS DE TRANSPORTE

O seguro de transporte cobre danos e prejuízos causados à carga transportada por vias aérea, terrestre (rodoviária e ferroviária) e sobre a água (lagoas, mar e rios).

Para a professora Josefina Boquera Matarredona, em sua obra *“El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera.”*⁷⁷

La diversidad de los medios utilizados para el transporte, la diversidad de la naturaleza de los bienes transportados y la pluralidad de sujetos intervinientes en esta actividad económica influyen sobre el seguro de transporte terrestre. Por ello al hablar de seguro de transporte terrestre debemos matizar si nos referimos al transporte por ferrocarril o al transporte por carretera.

El seguro de cuerpos o del medio de cuerpos o del medio de transporte terrestre no es objeto de estudio en el presente trabajo, que se centrará exclusivamente en los problemas suscitados por el seguro de transporte terrestre de mercancías. Sin embargo, haremos algunas consideraciones respecto al seguro de medios de transporte, pues nos interesa delimitar y excluir el transporte que no se realiza por carretera.

En el transporte terrestre podemos encontrarnos con seguros de transporte por tracción animal, seguros de transporte por ferrocarril, y seguro de transporte por vehículos de motor. (...)

As apólices são contratadas para dois tipos distintos de seguro de transportes: nacional e internacional.

2.2.1. TRANSPORTE NACIONAL

A contratação do seguro da carga a ser transportada no território nacional pode ser feita em apólices avulsas, isto é, uma para cada viagem, ou por meio de uma apólice “aberta”, utilizada quando em caso de várias viagens, comunicadas uma a uma, por averbação, à apólice.

A cobertura para a circulação doméstica de cargas garante danos e prejuízos causados à mercadoria durante o transporte em quaisquer vias, sejam terrestres, aéreas ou sobre a água, em caso de acidente com o veículo, provocado por colisão, capotagem, abalroamento, tombamento, incêndio ou explosão. Esse seguro cobre, ainda, roubo das mercadorias transportadas por ação de assalto à mão armada ou desaparecimento da carga

⁷⁷obra cit.

(contratada adicionalmente).

2.2.2. TRANSPORTE INTERNACIONAL

O transporte internacional é utilizado para as operações de comércio exterior. Nestes casos, o contrato é feito de acordo com o risco da viagem e com a condição de venda e/ou compra envolvida na negociação. A responsabilidade pelo seguro será definida de acordo com o tipo de contrato de compra e venda firmado.

Os proprietários das mercadorias costumam contratar um seguro multimodal ou intermodal para se garantirem contra riscos que podem ocorrer em todos os meios de transporte que forem utilizados para o transporte da carga, durante todo o percurso, desde a origem ao destino final. Além da indenização para eventuais perdas e danos à mercadoria transportada, esse tipo de seguro cobre impostos, frete, lucros esperados e despesas diversas.

O seguro de transporte internacional de cargas segue a estrutura dos contratos de importação e exportação, ou seja, a contratação é baseada nos chamados “*Incoterms*” – “*International Commercial Terms*” –, que definem os direitos e as obrigações recíprocos do exportador e do importador. É um instrumento que estabelece um conjunto padrão de definições, fixa regras e práticas neutras.

Os “*Incoterms*” propõem formas de entendimento entre vendedor e comprador em relação às tarefas necessárias para o deslocamento da mercadoria desde o local onde é produzida até o local de destino, nomeado por “zona de consumo”.

2.3. O SEGURO DE TRANSPORTE DE CARGA E SEU FUNCIONAMENTO

A professora Josefina Boquera Matarredona assim conceitua e caracteriza o contrato de seguro de transporte:⁷⁸

El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera es un contrato que tiene por objeto garantizar los diferentes riesgos ligados o derivados de la ejecución de un transporte de mercancías. Los caracteres del contrato de seguro son predicables del contrato de seguro de transporte por mercancías por carretera. Por tanto se trata de un contrato bilateral, sintagmático (comporta obligaciones para las dos partes), oneroso, aleatorio (depende de un hecho incierto), consensual, (su celebración depende del consentimiento mutuo de asegurador y tomador), de adhesión (al tomador se le presentan impresos tipo, condiciones y cláusulas fijas) y

⁷⁸obra cit.

de ejecución continuada.

Nestes termos, leciona o professor Antígono Donati:⁷⁹

Per ass, trasporti si intende quell'ass. che copre le cose assicurate contro i rischi che su di esse incombono durante (a causa o in occasione) il loro trasferimento - fase di moto o di giacenza - da un luogo a un altro e ciò vale sia per le cose (merci, passeggeri) trasportate, sia per le cose destinate ad attuare il trasferimento (mezzi, corpi).

La sua peculiarità è che, a differenza di quasi tutte le altre specie di assicurazione, in linea generale essa copre un'universalità di rischi. Si distingue sia dalle ass. contro uno o più rischi su cose non in moto o non destinate al moto (ad es. ass. incendi), sia dalle ass. anche contro universalità di rischi di cose per le quali il moto è puramente strumentale rispetto alla fase di sosta (ad es. cinematografiche).

L'ass. trasporti è sempre ass. contro i danni: ed anzi, intesa in senso stretto - escluse cioè le ass. persone e quelle resp. in relazione al trasporto - è sempre ass. di cose materiali o di profitto sperato: ed essendo, anche se tradizionali, ormai modeste le differenze tra le ass. trasp. terr. e ass. nav. (e in queste tra ass. mar. e aer.), la sua trattazione non può essere che unitaria.

O contrato de transporte e os contratos de seguros dele decorrentes são dinâmicos. A estática passa longe deles. O vetor preponderante é o econômico e não o jurídico. O contrato de seguro de transporte, mais do que qualquer outro, é de trato sucessivo e de execução continuada.

Ele tem por objetivo garantir, até o limite da importância segurada contratada, e de acordo com as condições contratuais deste seguro, o pagamento da indenização ao segurado ou ao beneficiário indicado na apólice por prejuízos ocorridos e devidamente comprovados, decorrentes dos riscos cobertos.

É uma apólice da modalidade conhecida como seguro “all risks”, isto é, seguro contra todos os riscos, contratada pelo proprietário da carga. Mas, apesar do nome, derivado da cobertura ampla que oferece, o seguro de transporte de carga tem riscos excluídos, além de bens que não são cobertos. Isso significa que as seguradoras não indenizam prejuízos relacionados a esses casos.

As obrigações do segurador são aquelas declinadas na legislação própria, especialmente, a de cuidar da idoneidade financeira de suas reservas técnicas, para garantia do pagamento das indenizações.

⁷⁹obra cit., pág. 266.

2.4. CARACTERÍSTICAS DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DE TRANSPORTE DE CARGAS

O seguro de responsabilidade civil de transporte de cargas é o seguro obrigatório contratado pelo transportador para cobrir operações de transporte de cargas por vias terrestre, aérea ou aquática.

Este seguro garante indenização para os danos causados a terceiros, ou seja, os prejuízos sofridos pelo proprietário da carga. A cobertura abrange acidentes que possam ocorrer por culpa do condutor do veículo que transporta a carga.

Ele possui coberturas restritas, haja vista que seu objetivo é indenizar prejuízos causados à carga de mercadorias devido a um acidente com o veículo transportador. Não cobre roubo ou furto das mercadorias, nem danos provocados por embalagens inadequadas ou por mau acondicionamento dos produtos, bem como riscos fortuitos ou de causa maior.

2.5. DISTINÇÃO ENTRE RAMOS – O SEGURO DE TRANSPORTE E O SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR

Os seguros de transporte e o de responsabilidade civil são distintos, com contratos diferentes.

A responsabilidade de cada um dos envolvidos – dono das mercadorias e transportador – é diferente, não se confundindo a propriedade dos bens com a responsabilidade da operação de transporte dos mesmos.

Nas palavras de Marcos Portella Sollero:⁸⁰

O seguro de transporte garante as perdas e danos materiais de bens, enquanto transportados, decorrentes de riscos mencionados no contrato (colisão, capotamento do veículo transportador, etc.). E sempre um seguro contra danos. Quem tem direito ao recebimento da indenização devida pela perda física da mercadoria, enquanto transportada, é seu proprietário pois tem seu patrimônio diminuído pela ocorrência do sinistro.

O seguro de responsabilidade civil do transportador, por sua vez, garante o reembolso dos valores que ele for obrigado a prestar aos proprietários da carga, por não a ter entregue conforme recebeu. Pode-se afirmar que o Transportador tem o direito de receber a indenização de um dano por ele suportado e derivado da aparição de um débito, por outra, ‘a aparição de um débito é uma diminuição do patrimônio, quer dizer, um dano’.

⁸⁰ SOLLERO, Marcos Portela, *ANAIS JURÍDICOS 3 – CONTRATOS DE SEGURO*, Encontro dos Tribunais de Alçada promovido pelo 1º TAC e pela Sociedade Brasileira de Ciência do Seguro, Ed. Juruá, Curitiba, 1999.

Como se vê, o risco coberto pelo seguro de responsabilidade civil do transportador é o desrespeito a uma norma legal ou contratual, de cumprimento obrigatório, com a conseqüente responsabilidade derivada de um fato mencionado na apólice (capotamento do veículo, colisão, etc.), imputado ao transportador; já o seguro de transporte garante as perdas e danos materiais de bens, enquanto transportados, decorrentes de riscos mencionados no contrato, isto é, trata-se de um seguro contra o dano propriamente dito.

A responsabilidade pela contratação do seguro de transporte está diretamente ligada ao tipo de contrato de compra e venda que foi firmado, ou seja, neste contrato deve estar previsto de quem é a responsabilidade pela contratação do seguro e a partir de que momento. De acordo com o Decreto 61.867, de 07/12/67, que regulamenta os seguros obrigatórios no país, tanto o proprietário da carga como o transportador devem contratar seguro para a operação de transporte.

Os seguros de cada uma das partes são específicos, daí que as apólices têm características próprias e não se confundem.

O seguro do dono da carga é um seguro de bens, destinado a garantir determinado patrimônio físico durante o seu transporte, que pode ser terrestre, aéreo ou sobre água (marítimo, fluvial e lacustre). Dependendo do percurso, uma única apólice pode admitir as três formas de transporte (multimodal).

Já o seguro de responsabilidade da operação garante os bens transportados desde o momento do embarque da carga no veículo transportador até o desembarque, isto é, quando as mercadorias são descarregadas do veículo no destino final.

2.6. MODALIDADES DE SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DE TRANSPORTE DE CARGAS

No gênero de seguros de responsabilidade civil do transporte de carga existem seguros obrigatórios e facultativos.

2.6.1. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGA (RCTR-C)

É um seguro obrigatório, imposto necessariamente para todo e qualquer transporte rodoviário.

Nos termos do Decreto-Lei n.º 73 de 21/11/66 e seu decreto regulamentador, Decreto 61.867 de 07/12/67, o seguro obrigatório destina-se exclusivamente ao transportador rodoviário de carga, pessoa jurídica devidamente registrada no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga, da agência Nacional de Transportes Terrestres.

Apesar de obrigatória, a contratação deste seguro não é compulsória, devendo o transportador encaminhar questionário de análise de risco à seguradora de sua preferência, podendo esta declinar da aceitação.

Este seguro garante ao segurado, até o valor da importância segurada, o pagamento das reparações pecuniárias pelas quais, por disposição de lei, for ele responsável, em virtude de danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros e que lhe tenham sido entregues para transporte por rodovia e no território nacional (juntamente com o conhecimento de transporte rodoviário de carga ou outro documento hábil), desde que tais danos materiais ocorram durante o transporte.

Em outras palavras, a cobertura deste tipo de seguro destina-se exclusivamente à garantia de reembolso (eventual) ao transportador ou o pagamento direto ao proprietário da carga, na hipótese de acidente rodoviário (batida, colisão ou choque). Este seguro não abrange os danos decorrentes de deslizamento da carga, por má estiva, ou danos advindos de um acidente ocorrido entre a carga e um obstáculo, como um muro, por exemplo.

Para cada segurado tem-se um gerenciamento e um monitoramento próprio. Estas cláusulas, condição de existência do seguro, obrigam o transportador.

A cobertura deste seguro é dada em todo o território nacional mediante a apresentação do conhecimento de transporte rodoviário⁸¹, da nota de embarque ou de outro documento que comprove a contratação do transporte.

A responsabilidade do seguro compete à transportadora, a qual repassa ao proprietário da carga um percentual do custo do frete a título de seguro, em caso de avaria ou dano proveniente do transporte.

⁸¹Documento numerado, emitido pelo transportador na data de carregamento ou de início da viagem, contendo informações sobre os bens ou mercadorias transportadas, tais como origem, procedência e destino, quantidade e espécie dos volumes, números dos documentos fiscais e respectivos valores, etc.

As empresas que se dedicam ao transporte de mercadorias em veículos próprios podem manter apólice de seguro, mediante averbação. São as chamadas apólices de seguro em aberto, sendo o registro delas feito a cada 24 horas, 10 dias, 15 dias, ou 30 dias, dependendo da tradição do segurado.

No seguro de “RCTR-C”, o prêmio é calculado aplicando-se uma taxa sobre o valor da mercadoria, de acordo com a transposição da fronteira entre Estados, ainda que a viagem seja de curta distância.

2.6.2. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL FACULTATIVO DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGA (RCF-DC)

O seguro de responsabilidade civil facultativo do transportador rodoviário de carga, ou “RCF-DC”, é um seguro de contratação não obrigatória, utilizado para complementar a cobertura do seguro obrigatório, pois garante a cobertura dos prejuízos causados à carga transportada em casos de roubo ou desaparecimento, sempre em conjunto com o veículo transportador, em decorrência de apropriação indébita, estelionato, furto simples ou qualificado ou extorsão simples ou mediante sequestro.

O pagamento da indenização é feito pela Seguradora diretamente ao terceiro, proprietário dos bens ou mercadorias, com a anuência do segurado.

Este é um seguro complementar, que pode ser contratado em conjunto com o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga.

Nesta modalidade de seguro, o prêmio é calculado de acordo com o tipo de mercadoria transportada, existindo duas taxas fixas.

2.6.3. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO DE CARGAS (RCTA-C)

A cobertura deste seguro está relacionada a acidentes aéreos que venham a danificar a carga, garantindo ao transportador aéreo o reembolso de indenizações que ele for obrigado a pagar por perdas e danos sofridos pelos bens ou mercadorias de propriedade de terceiros durante o transporte.⁸²

⁸² www.tudosobreseguros.com.br

2.6.4. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO ARMADOR DE CARGAS (RCA-C)

É o seguro obrigatoriamente contratado por transportadores marítimos, fluviais e lacustres, possuindo coberturas amplas e restritas. Pode ser contratado tanto para viagens nacionais quanto para internacionais⁸³ e também garante o reembolso de indenizações que o transportador for obrigado a pagar por prejuízos causados às cargas sob sua responsabilidade.

2.7. O SEGURO DE BENS TRANSPORTADOS

Embora atue juntamente com o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga, o seguro de bens transportados apresenta características nitidamente diferenciadas e garante interesses seguráveis completamente diversos da primeira modalidade de seguro.

A primeira diferença refere-se à sua natureza. O primeiro (RCTC-C) é um seguro de responsabilidade civil, que se destina a reembolsar reparações pecuniárias que o transportador seja obrigado a efetivar, por disposições legais, em virtude de perdas e danos causados aos bens transportados (art. 159, do Código Civil).

O segundo é um seguro de danos materiais, isto é, tem por objetivo indenizar perdas ou danos sofridos pelos bens transportados.

Concretiza-se por uma apólice fechada feita antes do embarque, que cobre todas as avarias e perdas que os bens segurados sofram durante o transporte, excluindo-se aquelas que, normalmente, não são garantidas por qualquer espécie de seguro, ou seja, convulsões da natureza e vício próprio. Não há, neste caso, incompatibilidade com a apólice que o transportador tenha celebrado com outra companhia para precaver-se dos riscos do transporte.

A cobertura dos riscos previstos na apólice respectiva inicia-se, nos transportes rodoviários, no momento em que o objeto segurado começa a ser carregado no veículo transportador, no armazém do embarcador, para a viagem segurada, e termina imediatamente após a descarga no estabelecimento do destinatário, cessando aí a responsabilidade da seguradora.

O pagamento do prêmio obedece a disposições legais vigentes, nos termos da cláusula 10ª, da resolução CNSP nº 1/82, sendo este calculado de acordo com a tarifa a ser

⁸³ idem

empregada, levando-se em conta o tipo de mercadoria, o percurso e os riscos decorrentes do transporte.

2.8. O GERENCIAMENTO DE RISCO

O gerenciamento de risco é a aplicação sistemática de políticas, práticas e recursos na avaliação e no controle dos riscos que afetam a segurança do transporte de carga. É uma atividade que propõe agregar valor à logística, por meio de medidas preventivas, que visam a minimizar perdas materiais, financeiras e humanas. Surgiu como uma resposta para mitigar possíveis prejuízos devido às mudanças nas operações logísticas das empresas e principalmente pelo aumento nos roubos de cargas.

Todo processo de gerenciamento de risco, independentemente do nível em que é praticado, traz consigo questões relativas à tomada de decisão sob incerteza, o que acarreta custos e benefícios para os envolvidos.

O gerenciamento de riscos pode ser feito de diversas maneiras, sendo as mais usuais: consultoria de segurança, cadastro das pessoas envolvidas na operação, manutenção preventiva, roteirização, rastreamento e monitoramento, escolta, treinamento, desconcentração do risco, segurança em depósito e demais medidas complementares.

2.9. CLÁUSULAS DE GERENCIAMENTO E MONITORAMENTO DO RISCO E SUA VALIDADE

O contrato de seguro visa à garantia do interesse segurável ameaçado pelo risco.

Isso não significa, em hipótese nenhuma, a liberação do segurado no tocante à sua vigilância contra o risco. Se a vigilância do segurado deixasse de existir, o seguro negaria sua função, na medida em que o risco não mais seria temido pelo segurado, sendo sua ocorrência algo quase certo.

O seguro exige que o segurado tenha mais atenção na precaução aos riscos, pois o risco incidente não poderá sofrer alterações, sob pena de desequilibrar a equação econômica do contrato, já que o prêmio é cálculo em função do risco, e sob pena de falsear a mutualidade que subjaz à operação do seguro em massa.

Os riscos a serem garantidos pelo seguro devem ser ordinários. Nunca o risco incalculável ou jamais previsto pode ser garantido.

O seguro é um contrato de cooperação. O Segurador, em verdade, não toma o risco para si, tornando inadequada a ideia genérica de que o seguro é um contrato de transferência do risco. O risco não se transfere.

A cooperação decorre da boa-fé objetiva, pois se espera que, em razão da natureza e da função do contrato de seguro, o outro contratante não decline desse dever de cooperação a ponto não de provocar, mas sim de não impedir a concretização do risco, sempre dolosa.

O seguro oferece a garantia do interesse segurável, isto é, do interesse que tem o segurado no sentido de preservação do estado anterior à ocorrência do risco coberto (sinistro). Cooperar com o segurado na recuperação do “*status a quo*” ao sinistro.

A garantia do seguro confere a certeza da cooperação não só no momento do sinistro, mas também na prevenção do risco, ou na prevenção de ele se agrave. O segurado será um cooperador do segurador no controle e no gerenciamento do risco, de forma que ambos, com mútuos esforços, deverão buscar impedir o sinistro.

Tanto o dever de cooperação é presente que, no momento do sinistro, tem o segurador o dever de salvamento, de minorar os efeitos danosos do evento, inclusive, se possível, de salvar o bem segurado. Esta regra está consagrada no artigo 771 do Código Civil vigente:

Art. 771. Sob pena de perder o direito à indenização, o segurado participará o sinistro ao segurador, logo que o saiba, e tomará as providências imediatas para minorar-lhes as consequências.

Desse quadro emerge a licitude das cláusulas contratuais que estipulam a obrigação de o segurado cooperar no gerenciamento do risco, com a contratação de medidas de segurança, como, por exemplo, a implantação de rastreadores ou escolta para determinada carga.

Vejamos, neste sentido, a ementa abaixo, oriunda do Tribunal de Justiça de Minas Gerais, autos do processo nº 1.0024.05.633533-4/001 (1), Acórdão da lavra do Desembargador Gutemberg da Mota e Silva, julgado em 21/06/2011:

APELAÇÃO CÍVEL - COBRANÇA - SEGURO DE CARGA - RASTREAMENTO E MONITORAMENTO - OBRIGAÇÃO DO SEGURADO - DESCUMPRIMENTO - CLÁUSULA DE PERDA DO DIREITO À INDENIZAÇÃO - VALIDADE - IMPROCEDÊNCIA DO PEDIDO. É válida a cláusula do contrato de seguro de transporte que obriga o segurado a tomar medidas de segurança, pois compõe o cálculo dos riscos assumidos, não se considerando excessivamente onerosa. - O descumprimento, pelo segurado, da cláusula contratual que o obriga a adotar medidas de segurança para o transporte de cargas, como o rastreamento e monitoramento de estas, sob pena de não cobertura do sinistro,

justifica a improcedência de seu pedido de indenização securitária. - Recurso principal provido. Recurso adesivo não provido.

Diante da configuração do dever de cooperação no seguro de transporte, quer este seja da carga ou da responsabilidade civil do transportador, o gerenciamento e o controle do risco são de obrigação do segurado e do segurador, para que o seguro cumpra sua função social de garantir os interesses legitimamente seguráveis, e não sirva de liberatório da vigilância das pessoas acerca dos riscos de suas próprias atividades empresariais e de seus atos.

2.10. PROTESTO E FIXAÇÃO DO DANO

O objetivo do protesto, que pode ser feito no próprio conhecimento de transportes ou em separado, é cientificar o transportador de que houve perda, falta, ou qualquer tipo de dano nos bens transportados, para que o transportador possa avaliar e estimar os danos ou prejuízos havidos e reparar os prejuízos causados.

Isso quer dizer que se o conhecimento de transportes foi entregue em branco, a operação foi realizada a contento. Ao contrário, se houver ressalva, reclamação, anotação, denúncia ou qualquer exteriorização de vontade do destinatário ou do recebedor da mercadoria, no próprio conhecimento ou em documento separado, significa que houve falta, perda ou avaria, danos nos bens transportados, e que existe alguma reclamação do destinatário, do consignatário ou do dono da mercadoria contra o transportador.

Neste sentido, é redigido o parágrafo único do Art. 7º da Lei 11 442/2007, que dispõe acerca do transporte rodoviário em nosso país. No caso de dano ou avaria será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

O conhecimento em branco presume que as mercadorias foram entregues em bom estado de conservação.

Logo, nas hipóteses de falta, de perda ou de extravio de mercadoria, ou de avaria, grossa, perceptível à primeira vista, a reclamação deve ser realizada de imediato, sob pena do dono da mercadoria perder o direito de reclamá-la; na forma do artigo 754 do Código Civil atual, leia-se:

Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e

apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência de direitos.

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

Nas hipóteses de falta ou de perda ou de extravio, ou de avaria perceptível a olho nu, a reclamação deve realizar-se imediatamente no momento em que a mercadoria é recebida pelo destinatário, ou quem suas vezes fizer. Nos casos de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o prazo para reclamação será de 10 (dez) dias.

Nos casos de desaparecimento de mercadoria, tão logo ele seja constatado, a obrigação do transportador, visto que é depositário, surge de imediato.

Algumas vezes, os maus transportadores procuram safar-se do cumprimento de suas obrigações, dificultando o recebimento do protesto ou deixando de realizar a vistoria. Cabe ao proprietário ou seu segurador, ou quem por qualquer título detiver os bens sinistrados, então, realizar a vistoria, fazer a estimativa do valor necessário para o conserto e providenciar a reparação dos bens.

2.11. PRESCRIÇÃO NOS SEGUROS DE TRANSPORTE

Até a vigência do Código Civil ora em vigor, o prazo prescricional incidente sobre as operações de transporte rodoviário de cargas e correlatos era regulado pelo Código Comercial, que estatuiu em seu artigo 449 o prazo de 1 (um) ano, contado a partir do dia em que findou a viagem, ou da entrega da carga, para que o proprietário, dono, consignatário ou destinatário da mercadoria procedesse à reclamação contra o transportador, exercitando o direito de ação.

A doutrina e a jurisprudência utilizavam-se também, por analogia, da previsão inserta no Art. 9º do Decreto 2.681 de 1.912, que regulamentava o transporte ferroviário e assim dispunha: “a liquidação da indenização prescreverá no fim de 1 (um) ano, a contar da datada da entrega, nos casos de avaria, e nos casos de furto ou perda, a contar do trigésimo dia após aquele em que, de acordo com os regulamentos, devia ter-se efetuado a entrega”.

Com a intensa polêmica sobre a partir de que momento inicia-se a contagem do prazo de prescrição, agravada pelos problemas decorrentes dos procedimentos judiciais, com a edição de súmulas, o certo é que este sistema perdurou até a entrada em vigor do atual Código Civil.

Com a edição do Código Civil de 2002, que revogou a Lei 3.071 e a parte

primeira do Código Comercial, diante da falta de dispositivo específico, a jurisprudência passou a aplicar o prazo de prescrição de 3 (três) anos para o seguro de transporte, previsto no artigo 206, parágrafo 3º, inciso “V”, dispositivo este genérico, utilizado em todas as ações de cobrança que tinham por objetivo a reparação civil, incluindo as reclamações originárias de problemas decorrentes da operação de transporte rodoviário de cargas.

Com sua entrada em vigor, a Lei 11.442 de 5 de Janeiro de 2007, colocou uma pá de cal no assunto e determinou, em seu artigo 18º, que prescrevia em 1 (um) ano a pretensão à reparação para danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada.

Todavia, a doutrina esquivou-se de enfrentar o tema no interregno compreendido entre a vigência do atual Código Civil (11 de Janeiro de 2.003) e a vigência da Lei que regulamenta o Transporte Rodoviário de Cargas (5 de Janeiro de 2.007).

Na jurisprudência, duas correntes se formaram: uma que fixou o prazo de prescrição em 3 (três) anos, na forma do preconizado pelo Código Civil atual (Art. 206, Parágrafo 3º, inciso V), e outra, mais avançada, diz que o transportador é um prestador de serviço e de serviço público, e, nesta condição, aplica o prazo de 5 (cinco) anos previsto no Art. 27 do Código de Defesa do Consumidor.

Desta forma, no período compreendido entre a entrada em vigor do atual Código Civil (11.01.2003) e a vigência da Lei 11.442 de 05 de Janeiro de 2007, o prazo de prescrição para cobrança de danos decorrentes do contrato de transporte ou era o período de 3 (três) anos, previsto no Art. 206, Parágrafo Terceiro, inciso “V” do Código Civil, ou o prazo de 5 (cinco) anos, previsto no Art. 27 do Código de Defesa do Consumidor. Após a entrada em vigor da Lei 11.442/2007, o prazo prescricional definiu-se como ânno.

CAPÍTULO 3 - CLÁUSULA DE AVERBAÇÃO

3.1. CONCEITO E RACIONALIDADE DA OPERAÇÃO

A averbação é a comunicação feita pelo segurado à seguradora, com o objetivo de avisá-la de que um embarque está prestes a realizar-se ou, mesmo, já foi realizado. Está subordinada ao contrato, de forma que se reputa nula e não escrita qualquer particularidade nela contida que desrespeite as condições inicialmente pactuadas.

A averbação se aplica no caso de apólices abertas, de larga aplicação no transporte de bens de responsabilidade do transportador.

Por ser o contrato de seguro com a cláusula de averbação uma apólice aberta, é feita apenas uma proposta e emitida uma única apólice, especificando de forma genérica os riscos cobertos, mas não detalhando as características de cada embarque, o que só será feito em um momento futuro em relação à manifestação de vontades, por formulário chamado averbação.

O mestre Pedro Alvim, no clássico “O Contrato de Seguro”⁸⁴, muito bem disserta sobre o tema:

Dispõe a regulamentação que poderão ser emitidas apólices de seguro com valor máximo determinado, para serem utilizadas por meio de averbação ou por declarações periódicas, mediante condições e normas aprovadas pelo órgão competente (Decreto n. 600.459/67).

Nos seguros de transporte marítimo ou terrestre, as empresas de transportes fazem diariamente sucessivos embarques que necessitam de cobertura rápida do seguro. A emissão de uma apólice para cada despacho seria impraticável.

A apólice de averbação resolve o problema. É uma apólice como outra qualquer de transportes, com as condições gerais e especiais, emitida geralmente pelo prazo de um ano. Sua originalidade está na permissão conferida ao segurado de expedir averbações, daí seu nome. A averbação faz parte integrante da apólice, Está sujeita às suas cláusulas. Constitui apenas um desdobramento do contrato para acelerar sua conclusão. Na apólice fim as condições permanentes e comuns a todos os embarques, nas averbações são registradas os elementos variáveis de cada embarque.

Cada averbação exerce a mesma função de uma apólice simples que fosse emitida para cada embarque de mercadoria. Os valores nela contidos obrigam o segurador da mesma forma, estes valores só não podem ultrapassar o limite máximo previsto na apólice.

Segundo Marcos Portella Sollero⁸⁵, a dinâmica cláusula de averbação veio ao

⁸⁴ obra cit., pág 157 .

⁸⁵obra cit., pág. 64.

encontro dos interesses dos transportadores que têm um movimento contínuo de recepção e entrega de mercadorias:

Usualmente, quando se trata de operação isolada, o proponente remete ao segurador uma proposta. Ao recebê-la, o segurador analisa o risco, verifica as taxas aplicáveis, emite a apólice e a nota de seguro e a remete ao banco para cobrança. E não se perca de vista que, em tese, o Segurador tem 15 (quinze) dias para manifestação de sua vontade e, também, que a cobertura só se inicia após o pagamento do prêmio.

Esta rotina, entretanto, não pode ser observada por aqueles proprietários que têm um movimento contínuo de recepção e entrega de mercadorias. Da mesma forma, como a declaração de vontade tem de anteceder ao início do risco, se o transportador precisar ficar jungido ao binômio proposta-apólice para efetuar suas operações, ou optará por não fazer o seguro e ter competitividade ou não terá a agilidade necessária para atuar no mercado, posto que pode ser chamado a qualquer hora do dia ou da noite.

Não teria cabimento efetuar-se um contrato dissociado da realidade de forma que viesse a criar óbices aos interessados ao invés de atender suas necessidades de segurança.

E a cláusula de averbação vem de encontro a tais necessidades, sem desprezar os princípios próprios e específicos da operação do seguro, pois por um lado, exige que a declaração de vontade anteceda ao início dos riscos inerentes à movimentação da carga e, por outro lado, supera os obstáculos através da criação de mecanismos operacionais destinados a atender cada caso.

De posse da averbação, a seguradora emite a nota de seguro, aplicando a tarifa correspondente. O pagamento deverá ser feito em estabelecimento bancário.

Quando se trata de cliente com tradição na seguradora, as partes podem convencionar que a averbação se faça por períodos maiores, até um mês, devendo, contudo, o transportador encaminhar os conhecimentos de embarque ou manifesto de carga, na ordem sequencial do bloco, inclusive aqueles que porventura venham a ser rasurados ou inutilizados. Caso contrário, a seguradora pode exigir que a anotação seja feita nas 24 (vinte e quatro) horas seguintes ao primeiro dia útil, com a descrição pormenorizada de carga, valor, destino, etc.

Em consequência, caso venha a ocorrer um sinistro nesse período, não pode a seguradora se recusar ao pagamento dos danos ocorridos, salvo, em hipótese remota, de poder provar a má-fé do transportador.

A nota de seguro correspondente à averbação das mercadorias ou dos bens transportados ou declarados no conhecimento ou manifesto de carga refere-se a taxas mínimas previstas na respectiva tarifa. A inclusão de qualquer encargo bancário ou agravação de risco forma o título incerto e líquido, pois só se admitem alterações no contrato mediante ajuste prévio entre as partes, por se tratar de contrato bilateral. Se a nota de seguro contiver valores superiores ao mínimo da tarifa para a mercadoria averbada, torna-se título de crédito

desnaturado, impedindo sua exigibilidade por processo de execução.

Logo, na emissão da nota de seguro por averbação, não compete à seguradora lançar outros valores a título de reajuste do valor da tarifa, por se tratar de contrato bilateral, que não pode ser modificado unilateralmente.

A cláusula de averbação supre a necessidade de todos aqueles envolvidos na operação de transporte. Esta se impõe, sem atentar contra os princípios basilares da operação de seguro.

AVERBAÇÃO ELETRÔNICA

Alguns seguradores operam com o sistema de averbação física. O transportador encaminha por escrito para o segurador uma listagem contendo os embarques realizados, na semana ou mês. Nesta listagem estão descritos o número da nota fiscal, o conteúdo e o valor da mercadoria. Com base nestes dados o segurador emite a fatura e faz a cobrança do prêmio.

Hoje, de forma preponderante, as averbações são feitas eletronicamente, via e-mail ou fax. O sistema de averbação eletrônica possibilita ao segurado controle e agilidade na comunicação dos dados referentes aos embarques, garantindo ainda a comprovação da transmissão e exatidão das informações e uma maior tranquilidade para os embarcadores, proprietários das mercadorias, porque sabem que elas estão acobertadas pelo seguro. A transmissão é realizada via internet e o segurado pode contar com suporte de atendimento 24 (vinte e quatro) horas para esclarecimento de eventuais dúvidas.

Outro detalhe importante é a questão do pagamento do prêmio, que deve ser obrigatoriamente efetuada por autenticação bancária, nos termos do Decreto 61.589 de 23 de outubro de 1967.

Não se pode esquecer que, nos casos de contrato de seguro de responsabilidade civil do transportador pactuado sob a modalidade conhecida como apólice aberta, antes do embarque, o segurado é obrigado a averbar a carga, mas muitas vezes a averbação é realizada após o veículo transportador estar a rumo de seu destino. É o fenômeno a que a doutrina denomina de risco corrido, ou seja, o segurado irá pagar o prêmio em momento posterior à averbação do risco, usufruindo da cobertura securitária muito antes do pagamento do prêmio e as vezes até, com o sinistro avisado, o que é comum ocorrer.

O sistema eletrônico de averbação, como visto, mitiga o problema do risco corrido.

É pacífico e corrente o entendimento jurisprudencial de que nos seguros de

responsabilidade civil do transportador (“RCTR-C” e “RCF-DC”) todas as operações de transporte devem ser averbadas como exigido no contrato. Confira-se que mesmo depois de cancelado o seguro a cobrança do prêmio devido pelo risco corrido é possível:

SEGURO. EXECUÇÃO. Em se tratando de seguro de transportes, modalidade de risco decorrido, cancelada a apólice, pode a seguradora cobrar o prêmio relativo a transportes realizados antes do cancelamento, porque cobertos pelo seguro. (TARS - 1ª Câm. Cível. - Apelação Cível nº 193.055.431 - rel. Juiz Juracy Vilela de Souza - j. 25 de maio de 1993)

APELAÇÃO CÍVEL. SEGURO. TRANSPORTE. NÃO APRESENTAÇÃO DE DOCUMENTOS NECESSÁRIOS AO CÁLCULO DO PRÊMIO. AVERBAÇÃO DA CARGA. DOLO DA SEGURADA. AGRAVAMENTO DO RISCO CONTRATADO. INDENIZAÇÃO INDEVIDA. INAPLICABILIDADE DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. Da inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor 1. As regras do Código de Defesa do Consumidor são inaplicáveis ao caso em exame, porquanto a parte autora adquiriu a mercadoria no intuito de fomentar a sua atividade econômica. 2. Destaque-se que o artigo 2º do CDC não faz qualquer distinção à pessoa física ou jurídica, bastando, para o enquadramento como consumidor, que os bens sejam adquiridos de um fornecedor e quem os adquiriu seja considerado destinatário final. 3. A apelante não é destinatária final dos serviços prestados pela seguradora, uma vez que se utiliza do contrato de seguro para a consecução da finalidade da empresa, no caso, transportadora. 4. Portanto, descabe a aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao caso em comento. Mérito do recurso em exame 5. O objeto principal do seguro é a cobertura do risco contratado, ou seja, o evento futuro e incerto que poderá gerar o dever de indenizar por parte do segurador. Outro elemento essencial desta espécie contratual é a boa-fé, caracterizada pela sinceridade e lealdade nas informações prestadas pelo segurado ao garantidor do risco pactuado, cuja contraprestação daquele é o pagamento do seguro. 6. Desse modo, o segurador só poderá se exonerar de sua obrigação se ficar comprovado o dolo ou a má-fé do segurado, ou se houver agravamento do risco, ante o desequilíbrio da relação contratual, tendo em vista que aquele receberá um prêmio inferior ao risco garantido, em desconformidade com o avençado. 7. No caso em exame, verifica-se que a segurada não colacionou aos autos os manifestos da carga objeto do presente litígio, que deveriam ser averbados junto à seguradora, ônus que lhe impunha e do qual não se desincumbiu, a teor do que estabelece o art. 333, inciso I, do CPC. 8. Ainda, cumpre destacar que há cláusula expressa no contrato firmado entre as partes prevendo que a segurada deveria proceder à averbação de todos os transportes realizado, nos mesmos termos em que apresentados no conhecimento de transporte ou manifesto de carga, ou seja, valor integral, tendo em vista que serviria de base para o cálculo do prêmio devido à seguradora. 9. Agravamento do risco contratado que afasta o dever de a demandada pagar a indenização postulada na exordial. Negado provimento ao apelo. (Apelação Cível Nº 70023716061, Quinta Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Jorge Luiz Lopes do Canto, Julgado em 12/11/2008)

Como se viu nos tópicos anteriores, os seguros “RCTR-C” e “RCF-DC” são seguros da atividade do transportador contra o risco da responsabilidade civil, mediante o reembolso dos danos que for obrigado a indenizar (não é seguro de cargas isoladas). Daí, a necessidade de todo movimento de transporte ser comunicado à Seguradora. Permitir a seleção das averbações seria falsear a finalidade do seguro e por em risco seu equilíbrio

econômico.

3.2. ESPÉCIES DE CLÁUSULA DE AVERBAÇÃO

3.2.1. CLÁUSULA DE AVERBAÇÃO PARA OS SEGUROS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM TERRITÓRIO NACIONAL E EXPORTAÇÃO

Por meio desta, todos os dados necessários para a perfeita caracterização do risco, isto é, o valor do mesmo, o destino e qual o meio de transporte são comunicados pelos embarcadores ao Segurador, antes da saída do meio de transporte.

Especialmente neste caso, não existe a obrigatoriedade contratual da averbação de todos os embarques. Pode o embarcador selecionar aqueles que quer segurar, uma vez que cada averbação haverá de ser entregue ao Segurador, obrigatoriamente, antes do início da viagem.

3.2.2. CLÁUSULA DE AVERBAÇÃO PARA O SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE CARGA RODOVIÁRIO (RCTR-C)

Conforme asseverou Marcos Portella Sollero:⁸⁶

(...) os transportadores terrestres não sabem quando vão ser chamados a recolher mercadorias e, muito menos, o valor das mesmas e o local de destino. É impossível exigir deles a entrega de averbação, com os detalhes necessários à caracterização do risco, antes do recebimento da mercadoria para transporte, momento em que se inicia sua responsabilidade. O contrato de seguro não poderia exigir o cumprimento de uma obrigação impossível. Diante disso, a cláusula determina a entrega das averbações no dia seguinte à emissão dos conhecimentos ou manifestos de carga.

Nesta modalidade de seguro e de forma diversa daquela descrita no item anterior (3.2.1.), a cláusula de averbação torna obrigatória ao transportador a averbação de todos os bens ou mercadorias que receber para transporte, o que antecede ao início dos riscos.

Todos os embarques futuros já estão, desde logo, amparados pelas condições contratuais, sem exceção. Tem-se aí o denominado “princípio da globalidade dos riscos”.

⁸⁶obra cit., pág. 65/66.

A averbação, no caso, só é entregue após o início das viagens, posto que se destina apenas à especificação do risco e à cobrança do prêmio.

Na hipótese de desobediência, independentemente da existência ou não de má-fé, perderá o transportador o direito à indenização, por desequilibrar e interferir na equação matemática que dá o suporte à operação de seguro.

3.2.3. CLÁUSULA DE AVERBAÇÃO PARA OS SEGUROS DE TRANSPORTE NOS CASOS DE IMPORTAÇÃO DE MERCADORIAS

Quando da importação de mercadoria, o transportador, estando em mãos com o respectivo documento de importação, obriga-se a enviar ao Segurador a averbação provisória com a indicação de viagem, custo, espécie, quantidade e embalagem das mercadorias.

A averbação provisória será substituída por uma averbação definitiva, conforme forem sendo feitos os embarques.

As averbações definitivas, segundo Marcos Portella Sollero:⁸⁷

(...) podem ser entregues até dez dias depois da chegada do meio de transporte ao porto ou aeroporto de destino, todavia nunca posteriormente à retirada da mercadoria desses locais e, nos casos de transporte terrestre, à data de chegada à fronteira, e em tempo que permita uma eventual vistoria sem acarretar armazenagens extraordinárias ou prejuízo ao ressarcimento.

A Seguradora não responderá por danos e perdas eventualmente ocorridos, caso o transportador desrespeite os prazos de entrega da averbação, uma vez que é inadmissível que o Segurado prejudique o direito de regresso da seguradora. É o mesmo que não ter contratado o seguro.

Neste caso, há o princípio da globalidade dos riscos, isto é, deve o segurado averbar todos os seus embarques.

A indenização, nesta hipótese, só será devida se comprovada pelo segurado a entrega à seguradora das averbações provisórias e definitivas, sem prejuízo das demais condições do contrato.

⁸⁷obra cit., pág. 66.

3.2.4. CLÁUSULA DE AVERBAÇÃO SIMPLIFICADA

O emprego da chamada averbação simplificada, por meio da qual o transportador remete ao Segurador uma lista de todos os embarques efetuados no período de um mês (até o décimo dia do mês posterior), é admitido somente nos casos em que o movimento de mercadorias seja tão excessivo que dificulte a própria utilização das averbações.

A utilização da averbação simplificada implica a concessão de, tão somente, coberturas básicas (nunca as adicionais).

Além disso, os embarcadores de viagens nacionais não podem mais selecionar quais bens serão averbados (princípio da globalidade). O Segurado obriga-se a averbar todos os seus embarques, sem exceção. Consequentemente, perderá o direito à indenização de qualquer sinistro se não relacionar todos os seus embarques.

Por fim, caso não seja respeitado o prazo para a entrega da averbação simplificada, independentemente da concordância do transportador, poderá o Segurador excluir esta cláusula da apólice.

3.3. AVERBAÇÃO EFETUADA APÓS O EMBARQUE E SEUS REFLEXOS NO DIREITO À COBERTURA DO SEGURO

3.3.1. NO SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE

O seguro de transporte terrestre, disposto no Decreto-lei nº 73/66, em seu artigo 20, alínea “h”, é seguro obrigatório, contratado pelo proprietário da carga, e tem a finalidade de garantir as perdas e os danos materiais decorrentes do transporte da mercadoria.

Nestes casos, como ressaltado em tópico anterior, as averbações serão, obrigatoriamente, remetidas ao Segurador antes do início do risco. Isto é perfeitamente possível, uma vez que o segurado é o proprietário da carga e conhece, antecipadamente, as características do bem a ser transportado, isto é, volume, quantidade, marca, espécie, quantidade, valor, data de saída, local de carregamento e de destino final.

Tendo em vista que as averbações devem ser entregues antes do início dos riscos, fica a critério do proprietário averbar ou não todos os embarques.

Todavia, nesta modalidade de seguro, a averbação feita posteriormente ao início dos riscos não gera direito à cobertura do seguro.

3.3.2. NO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO (RCTR-C)

O objeto deste seguro é a responsabilidade civil do transportador, de forma que o transportador só tem direito à indenização securitária após ter efetuado o pagamento de eventuais prejuízos que tenham sido causados a terceiros. Nesta hipótese, permite-se que as averbações sejam feitas posteriormente ao embarque da mercadoria.

Segundo José Scarance Fernandes:⁸⁸

Quando da comunicação dos embarques, o segurado informará à seguradora, segundo geralmente consta dos contratos, todos os esclarecimentos relativos aos embarques, tais como: local e data do início do carregamento, destino, quantidade, peso e espécie de volumes de cada despacho, valor das mercadorias, valor do frete, placa do veículo transportador, número de documentos fiscais e respectivos valores ou quaisquer outros esclarecimentos mencionados nas cláusulas do contrato, sob pena de perder o direito ao seguro.

O transportador não pode ficar preso a dificuldades de comunicação prévia dos embarques, tal como no seguro de transporte terrestre, a cargo do proprietário, pois isso impediria a dificultaria a sua atividade. É chamado a qualquer hora do dia e da noite e não poderá dar continuidade aos embarques, que são feitos à noite e em fins de semana, se a comunicação, para efeito de averbação, tiver de ser prévia. Sua atividade comercial ficará, nessa hipótese, seriamente comprometida.

O dinamismo da vida moderna, o crescimento do transporte terrestre, em país de grande extensão territorial como o Brasil, e a necessidade de se dar ampla cobertura ao transportador exige, e a prática vem consagrando a agilização das averbações dos embarques.

Nestes casos, a apólice de averbação, emitida geralmente pelo prazo de um ano, é uma apólice como outra qualquer de transporte, com as condições gerais e especiais. Nela é conferida a faculdade ao transportador de expedir averbações, que passam a integrar a apólice geral ou a “apólice aberta”.

Segundo a professora Maria Helena Diniz:⁸⁹

(...) na apólice aberta, o contrato aperfeiçoar-se-á com a emissão da apólice geral, que consigna as condições do seguro, havendo o depósito de um prêmio inicial para depois dar surgimento aos riscos sucessivos, que integram a apólice em cada averbação, o que acarreta, por sua vez, a obrigação de pagar o complemento respectivo do prêmio.

A cobertura é dada antecipadamente para todos os embarques, isto é, todas as

⁸⁸ FERNANDES, José Scarance, *ANAIS JURÍDICOS 3 – CONTRATOS DE SEGURO*, Encontro dos Tribunais de Alçada promovido pelo 1º TAC e pela Sociedade Brasileira de Ciência do Seguro, Ed. Juruá, Curitiba, 1999, pág. 153/153.

⁸⁹ DINIZ, Maria Helena, *Curso de Direito Civil Brasileiro*, 3º vol., 5ª ed., p. 1.988.

mercadorias entregues à transportadora, desde o início do contrato de transporte e durante o período de vigência da apólice, estão acobertadas pelo seguro.

O Segurado é obrigado a expedir no prazo convencionado e, regularmente, as averbações com todos os elementos identificadores da mercadoria e do embarque.

Após a seguradora receber as comunicações das averbações e nos termos e prazo estipulados no contrato, em consonância com as normas expedidas pela “SUSEP”, a Seguradora procede, posteriormente, à cobrança do prêmio.

A seguradora ficará isenta de responsabilidade ou obrigação decorrente do seguro, sem qualquer reembolso ao segurado, quando este transgredir os prazos, não fizer as comunicações devidas ou não cumprir quaisquer das obrigações que lhe cabem pelas condições do presente seguro; ou, ainda, praticar qualquer fraude ou falsificação que tenha influído na aceitação do risco, nas condições do seguro ou que implique sonegação de prêmios⁹⁰.

Todavia, a averbação posterior e a cobertura automática do seguro podem levar à hipótese de fraude, ante a sonegação de prêmios, e gerar a isenção de responsabilidade da Seguradora.

Em suma, diferentemente do que ocorre com a averbação do embarque no seguro de transporte terrestre (anterior ao início dos riscos, sob pena de isenção de responsabilidade da Seguradora), no seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário (RCTR-C), é válida a cláusula permitindo a entrega de averbações após o início dos riscos, desde que averbados todos os embarques, haja vista que a não averbação de todos os embarques acarreta a isenção de responsabilidade do Segurador diante dos prejuízos decorrentes do sinistro.

⁹⁰ obra cit., pág. 154.

CAPÍTULO 4 - JURISPRUDÊNCIA COMENTADA E ANOTADA

4.1. FALTA DA AVERBAÇÃO PELO TRANSPORTADOR E SONEGAÇÃO DO PRÊMIO

Com relação aos casos de embarques realizados tardiamente, isto é, depois da saída do veículo transportador, vejamos o que decidiram os Egrégios Tribunais de Justiça do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul:

“SEGURO. CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGA, NA MODALIDADE APÓLICE ABERTA, NA QUAL INCUMBE AO SEGURADO EXPEDIR AVERBAÇÕES DE SEU EMBARQUE, PARA FAZER JUS À INDENIZAÇÃO, EM CASO DE SINISTRO. RECEBE A SEGURADORA POR OUTRO LADO, OS PRÊMIOS EM FUNÇÃO DOS VALORES EMBARCADOS. TRANSPORTADORA QUE CONSOANTE RELATÓRIOS DE AUDITORES, SONEGOU MAIS DE 50% DOS VALORES EMBARCADOS NOS PERÍODOS EM QUE SE DERAM TRÊS SINISTROS E PERDE, CONSOANTE ESTIPULAÇÃO CONTRATUAL, O DIREITO À INDENIZAÇÃO. AUSÊNCIA DE PROVA EM CONTRÁRIO, VALENDO AS CONCLUSÕES DO RELATÓRIO. RECURSO DESPROVIDO”.

Vistos, relatados discutidos os autos da Apelação Cível nº 12.546/2000, em que é Apelante Rebral Transportes Ltda., sendo Apelado Generali do Brasil Cia. Nacional de Seguros.

Acordam os Desembargadores que compõem a C. Sétima Câmara Cível do Eg. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, por unanimidade, em negar provimento ao recurso.

Integra-se ao presente o relatório de fls. 270/71.

1. Não enseja acolhida a inconformidade. Decidiu adequadamente a sentença.

A Autora, como se expôs, transcreve na inicial (fls. 4/5), cláusula típica da modalidade seguro aberto, com averbação simplificada dos embarques, in verbis:

1 – Não obstante o disposto na Cláusula 8ª – Averbações – item 8.1, das Condições Gerais desta apólice, fica entendido que as averbações serão substituídas por uma Averbação Simplificada, na qual serão relacionados todos os embarques efetuados no período a que a mesma se referir.

(...)

2 – O Segurado assume a obrigação de:

2.1 – averbar nesta apólice todos os embarques, quaisquer que sejam seus valores;

(...)

3 – O não cumprimento da obrigação de averbar todos os embarques, quaisquer que sejam seus valores, de pleno direito, a imediata rescisão deste contrato e a perda do direito de receber dessa Seguradora indenização por força deste seguro, tenha ou não sido averbado o embarque (...).

2. Sua apólice global, com renovação, abrangia o período de 1º.9.97 a 1º.3.98 (fls. 12/20), mas ela só juntou manifestos de carga no período em que se deram as ocorrências entre 1º de junho e 14 de agosto de 1998 (fls. 76/7, 80/1, 94/107 e 209/98).

A Ré, com sua contestação (fls. 124/31), anexou relatórios elaborados por HLB-Audidores relativamente aos sinistros (fls. 137/93). Com relação ao primeiro deles, consta que no período de 1º de abril a 31 de julho de 1998, não foram informados 59,39% dos valores embarcados. Em julho este percentual ascendeu a 61,34%. Esclarecem os auditores que a transportadora adota o procedimento de emitir conhecimentos de transporte, utilizando-se de blocos que não são autorizados e que não estão registrados nos livros de registro de utilização de documentos fiscais, bem como não são considerados para fins de apuração dos impostos pertinentes (fls. 138, in fine). Já em agosto, quando sucedeu o terceiro sinistro, segundo o relatório, não foram informados 58,4% dos valores não transportados.

3. Ora, por disposição contratual, citada pela própria Autora, ela, com tal omissão, perde o direito à indenização, sendo caso de rescisão do contrato. Justifica-se ante sua modalidade, pois, se deixa a seguradora de receber prêmios pela sonegação de averbações de expedições de mercadorias, a que se obrigara a segurada, não remanesce base atuarial para efetuar a contraprestação da indenização na hipótese de verificar-se o sinistro.

Rompe-se a estrutura do contrato de seguro, motivo pelo qual não há de enviar-se a Seguradora para outras vias a fim de cobrar e, simultaneamente, cumprir a prestação, a que não se encontra adstrita a realizar pela quebra contratual.

4. Por outro lado, ela havia protestado por provas (fls. 206), que não veio a produzir (ACIJ às fls. 209, na qual apenas insistiu na documental), quando lhe cumpria, se pretendesse rebater as conclusões dos relatórios, pugnar por prova pericial contábil. Não o fez, não constituindo, pois, aquelas peças prova meramente unilateral. Não o são, inclusive, por sua fundamentação.

5. Ante o exposto, decidem os Desembargadores que integram a Sétima Câmara deste Eg. Tribunal de Justiça, por unanimidade, negar provimento ao recurso.

Rio de Janeiro, 26 de outubro de 2000.

Desembargador Luiz Roldão
Presidente e Relator.”

Fonte: Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, Apelação Cível nº 0012332-31.1999.8.19.0001 (2000.001.12546), Acórdão da lavra do Desembargador Luiz Roldão de Freitas, Julgamento: 21/11/2000, 7ª Câmara Cível)

“AÇÃO DE COBRANÇA DE SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA – RCTRC, DO TIPO ABERTO ISTO É, COM PRÊMIO CALCULADO SOBRE RELAÇÃO MENSAL DE CONHECIMENTOS DE EMBARQUE. QUEBRA DE FIDELIDADE, POR PARTE DO SEGURADO, OMITINDO EMBARQUES EFETUADOS. EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DA SEGURADORA. APLICAÇÃO DOS ARTIGOS 1.443 E 1.444 DO CÓDIGO CIVIL. SENTENÇA REFORMADA”.

RELATÓRIO

Des. José Maria Rosa Tesheiner (Presidente-Relator): Trata-se de ação de cobrança, julgada procedente, fundada em apólice de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil de Transporte Rodoviário de Carga – RCTRC, que objetiva o reembolso de Cr\$ 454.026.740,37.

(...)

A ré apela dizendo que a omissão do segurado, deixando de averbar todos os embarques efetuados, infringiu escancaradamente o contrato, exonerando a seguradora, em razão da *exceptio non adimplenti contractus*.

A autora recorre adesivamente, pretendendo a condenação da parte adversa como litigante de má-fé.

É o relatório.

VOTO

Des. José Maria Rosa Tesheiner (Presidente-Relator): (...)

Quando ao mérito, observo que se litiga sobre Responsabilidade de Seguro Obrigatório, do padrão RCTRC, instituído pelo DL nº 73, de 21/11.66, regulamentado pelo Decreto nº 61.867, de 07.12.67, dos quais e sob cujos postulados emanou a Resolução nº 32, de 13.12.78 e seu anexo I, editado pelo Conselho Nacional de Seguros Privados.

De acordo com o sistema, seus princípios usuais e legais, a cobertura é garantida por uma apólice que se complementa por meio da AVERBAÇÃO DE CADA EMBARQUE, acompanhada de um respectivo MANIFESTO DE CARGA, condição também reiterada no contrato de seguro.

Esse autêntico inventário deve abranger a carga por inteiro, sem exclusão de nenhum item, viagem por viagem, sem seleção de uma em detrimento de outras, conforme dá a entender a Cláusula 8ª, incisos 8-11 e 8-12, da Resolução nº 32/78, CNSP, porque é sobre o todo que se calcula o prêmio numa espécie de equilíbrio entre riscos cobertos, sinistros efetivos e composição de fundo que os atenda, Envolvem-se, pois viagens do pequeno ou grande risco, sem distinção de componentes de carga mais ou menos perecíveis, mais ou menos danificáveis (T.A.M.G., em Apelação Cível nº 46.413, Comarca de Ubá).

O relatório de fls. 51-3 esclarece que não foram averbados todos os embarques. Indagados os representantes da demandante/segurada acerca disso, responderam que: *“Não, nos casos de transportes internos em porto Alegre (RS) e nos casos em que o cliente informa já ter o seguro eles não averbam”*.

O demandante, na réplica (fls. 93-111), confirmou a falta dos embarques de nºs 8113, 7728, 7730 a 7739, etc. (fls. 105), mas salientou que, o segurador, por outro lado, *“sempre soube, sempre teve ciência e conhecimento amplo”*, das justificativas consignadas no relatório de visitas, até porque o *“seguro sempre foi contratado, desde o início, nestas condições.”* Em outras palavras, o costume derogou a cláusula de *exceptio*, vez que houve prática reiterada, bem como houve aceitação do pagamento do prêmio.

Tem-se, aí, confissão de contrariedade dos princípios expostos, normativos da espécie, inscritos nos instrumentos do seguro (Cláusula 8ª – 8.1 – fls. 47).

Omitiu a segurada declaração complementar necessária, com sonegação de uma parcela do prêmio e isso, importa em violação de dever.

Na lição de Barros Monteiro, em Direito das Obrigações, pág. 386, lê-se: *“Todos os contratos devem naturalmente abeberar-se na boa-fé e na honestidade, mas no de seguro, sobreleva a importância desse elemento, porque, em regra, ele se funda precipuamente, nas mútuas afirmações das próprias partes contratantes”*.

Decidiu o TJ-MG, reproduzindo o texto do art. 1.444, do Código Civil, na Revista de Jurisprudência Mineira, nº 69/128: “(...) se o segurado não fizer declarações verdadeiras e completas omitindo circunstâncias que posam influir na aceitação da proposta ou na taxa do prêmio, perderá o direito ao valor do seguro”.

O artigo 1.443, do Código Civil, impõe o dever de fidelidade, “a mais estrita boa-fé e veracidade, assim a respeito do objeto como das circunstâncias e declarações a ele concernentes”.

A exoneração da responsabilidade da apelante, além do precitado art. 1.444, do Código Civil, encontra-se expressa no art. 11, § 3º, do DL 73, de 21.11.66, e consignada nas condições da Apólice, assim como na Cláusula 11ª, inc. 11.1, “d” do Anexo I, da Resolução nº 32/78, no CNSP.

Isto posto, dou provimento ao recurso, para julgar improcedente a ação, condenada a autora nas custas e em honorários advocatícios, fixados estes em 15% sobre o valor da causa. Resta prejudicado o recurso adesivo.

Dr. Carlos Alberto Bencke: Sr. Presidente, a questão dos seguros das empresas de transporte não é muito simples. Por ela não ser simples, inclusive, é que depende da boa-fé das partes.

Acompanho V. Sa.

Dr. Perciano de Castilhos Bertoluci: De acordo.

Sr. Presidente (Des. José Maria Rosa Tesheiner) – Apelação Cível nº 595039702, de Porto Alegre – A decisão é a seguinte: “**DERAM PROVIMENTO AO APELO. UNÂNIME**”

Fonte: Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, Apelação Cível nº 595.039.702, Acórdão da lavra do Desembargador José Maria Rosa Tesheiner – Presidente Relator., Julgamento: 17 de maio de 1995.

NOTAS E INTERPRETAÇÃO SOBRE OS JULGADOS

Discute-se nas decisões acima transcritas, oriundas dos Egrégios Tribunais do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul, a omissão dos segurados que, inobstante a obrigação estipulada contratualmente, deixaram de averbar os embarques efetuados referentes às cargas transportadas, ocasionando, assim, sonegação dos prêmios, calculados sobre a relação mensal de conhecimentos de embarque, e exonerando a seguradora, em razão da *exceptio non adimplenti contractus* e da quebra do dever de fidelidade dos segurados, por omitir os embarques efetuados.

Como dito nos anteriores, a apólice nos casos analisados por ambos os acórdãos é da modalidade aberta, funcionando por averbações, isto é, cada vez que o segurado faz uma exportação ou importação, não há necessidade de se fazer um novo contrato de seguro, é só averbar a operação que vai ser realizada, sendo que cada averbação funciona como se fosse uma nova apólice de seguro.

Inexistente a averbação e inexistente o pagamento do prêmio, a consequência é a ausência de responsabilidade da Seguradora em decorrência do sinistro. Lembre-se que o prêmio é calculado sobre a relação mensal de conhecimentos de embarque.

O descumprimento da principal obrigação do segurado, “averbar os embarques”, acarreta a perda do direito à indenização.

O contrato de seguro define, fixa e estabelece uma equação de proporcionalidade entre risco, bens, valores segurados, interesse segurável e prêmios que devem ser recolhidos aos cofres da seguradora.

As partes pactuaram, estabeleceram como condição de validade, a exigência de que o risco fosse averbado. A Seguradora tem o direito de se cientificar do bem que está garantindo.

O corolário é óbvio. Na hipótese de se operar com um sistema em que não se precisasse averbar os embarques, os prêmios e condições seriam outras, agravadas.

A falta da averbação é, por si só, e independentemente do questionamento que se quisesse fazer a respeito da cláusula restritiva constante no contrato de seguro, mais que suficiente para autorizar a recusa de cobertura.

Se não há averbação, não há proteção à mercadoria embarcada, justamente pela falta de prévio conhecimento e identificação daquilo que está sendo transportado e que deveria ser avaliado quanto à possibilidade ou não de cobertura, nos termos do que dispõe o contrato.

A falta de averbação e conseqüente sonegação dos prêmios denota a ocorrência de inadimplemento contratual, animado por má fé, apto a afastar a obrigação de pagamento da indenização securitária.

Não se pode desobedecer ao que previa o contrato pactuado entre as partes, ou seja, que o averbamento, ou a comunicação de embarque, deveria ser feito antes do transporte da carga.

Vale dizer que, em que pese o princípio *pacta sunt servanda*, a conferir a natureza ao contrato de “lei entre as partes”, sofrer, no moderno direito obrigacional, relativização por normas de ordem pública e, por consequência, cogentes, como as aplicáveis às relações de consumo, o caráter vinculante do pacto deve prevalecer.

A seguradora não pode ser obrigada para além do risco assumido. Os contratos de seguro regem-se pelo princípio da mutualidade.

O custeio das indenizações por sinistros levado a efeito em favor do consumidor compete à Seguradora mediante contraprestação mensal. Para propiciar a cobertura de todo

risco assumido deve-se fazer jus aos cálculos atuariais, sob pena de desequilíbrio econômico financeiro do contrato.

Nesta esteira, o alargamento da gama de eventos assumidos, para além dos limites contratuais, implica prejuízo aos demais segurados.

Ensina Carlos Roberto Gonçalves:⁹¹

O mecanismo do contrato de seguro assenta-se no princípio da mutualidade dos segurados. A empresa seguradora privada nada mais é do que uma intermediária que recolhe os prêmios pagos pelos segurados e os utiliza para pagar as indenizações pelos sinistros ocorridos. Dessa forma, são os próprios milhares de segurados que pagam as indenizações devidas. O prêmio é fixado de antemão com base em cálculos atuariais, que se apoiam na análise das probabilidades. Os dados estatísticos mostram a incidência dos sinistros num determinado risco e possibilitam ao analista estabelecer, com precisão, qual será referida incidência em futuro próximo. Com base nesses dados o segurador fixa a taxa de seguro suficiente para pagar todas as indenizações e ainda proporcionar-lhe um lucro razoável.

Enfim, toda vez que o segurado, em confronto com as disposições do negócio jurídico, agrava o risco, pondo-se em situação não coberta pela avença, torna impassível de indenização o sinistro. Este é o posicionamento dos acórdãos acima transcritos.

As relações contratuais devem ser regidas, inelutavelmente, pela boa-fé, o que não se restringe ao momento da celebração da avença, mas se estende até o desenrolar da execução do entabulado.

Sempre que um contratante omite informação relevante para a concretização do contrato, viola frontalmente o princípio da boa-fé, de sorte a viciar a manifestação de vontade do outro.

A propósito, a doutrina de Arnaldo Rizzardo:⁹²

As partes são obrigadas a dirigir a manifestação da vontade dentro dos interesses que as levaram a se aproximarem, de forma clara e autêntica, sem o uso de subterfúgios ou intenções outras que não as expressas no instrumento formalizado.

A segurança jurídica das relações depende da lealdade e da confiança recíproca. Impende que haja entre os contratantes um mínimo necessário de credibilidade, sem o qual os negócios não encontrariam ambiente propício para se efetivarem. E esse pressuposto é gerado pela boa-fé ou sinceridade das vontades ao se firmarem os direitos e obrigações. Sem ele o consentimento das partes fica viciado.⁹³

⁹¹ GONÇALVES, Carlos Roberto, *Direito Civil Brasileiro*, v.III, 3a ed., São Paulo, Saraiva, 2007, p. 480/481.

⁹² RIZZARDO, Arnaldo, *“Contratos”*, Ed. Forense, 2011.

⁹³ Fóruns Centrais Fórum João Mendes Júnior 4ª Vara Cível - 583.00.2010.182249-5/000000-000 - nº ordem 1771/2010 - Indenização (Ordinária) - CICERO AMORIM TRANSPORTES ME X PORTO SEGUROS CIA DE SEGUROS GERAIS - Fls. 889/896 - Sentença nº 660/2012 registrada em 23/03/2012 no livro nº 563 às Fls.

Embora haja contraposição de interesses, as condutas dos estipulantes subordinam-se a regras comuns e básicas da honestidade, reconhecidas tão só em face da boa-fé que impregna as mentes.⁹⁴

O fato de deixar de informar à Seguradora, oportunamente, as mercadorias transportadas é uma patente violação das disposições contratuais e do princípio da boa-fé.

As averbações deveriam ter ocorrido antes do início do transporte. Ao revés, o segurado tem a possibilidade de limitar o pagamento do prêmio a ser pago, em detrimento do risco assumido pela Seguradora, relatando tão somente parte da mercadoria transportada, englobando, claro, aquela objeto de sinistro.

Conclui-se, em ambos os casos, pela má-fé do segurado, objetivando com a omissão, a diminuição da quantia paga como prêmio, o que é defeso, indo de encontro às disposições contratuais e ao imperativo de boa-fé a animar a conduta dos contratantes. Consoante os ensinamentos de Claudio Luiz Bueno de Godoy.⁹⁵

(...) havendo má-fé subjetiva, qualquer relevante inexatidão ou omissão nas informações que influencie o cálculo do risco e, portanto, a aceitação do seguro, pelo segurador, tanto quanto móvel de potencial afetação do cálculo do prêmio respectivo, induz, por quebra do dever de boa-fé, o que, segundo a letra da lei, é a perda do direito à garantia contratada.

Outrossim, vejamos a curiosa sentença da corte espanhola referida no livro de Josefina Boquera Matarredona, “El contrato de transporte de mercancías por carretera”⁹⁶, em que, inobstante a falta de averbação, não proporcionou a seguradora cadernos adequados para informação da averbação ao segurado, razão pela qual não se eximiu do pagamento da indenização.

2) Sentencia de 14 de diciembre de 1983 (Civil) Arz. 6938

Ante el siniestro ocurrido al camión y las mercancías transportadas por cuenta ajena y aseguradas por póliza flotante la aseguradora se opone al pago de la indemnización. La aseguradora se opone al pago de la indemnización por considerar que la asegurada incumplió con el envío de avisos de aplicación previstos en la póliza, por cada viaje y transporte que hacia. El asegurado debía realizar la comunicación anticipada del posible riesgo y detalle de las mercancías. Las condiciones generales de la póliza establecían que el asegurado, inmediatamente verificados los envíos, debía llevar con todos los requisitos exigidos los avisos de aplicación en “cuadernos adecuados” que la compañía le facilitaría y a la cual remitiría cada día que efectuase remesas.

Pero la aseguradora no le proporcionó al asegurado los “cuadernos adecuados” o le “talonario de cupones”, por lo tanto la aseguradora no puede reprocharle su

27/34 - 27 de março de 2012. Juiz de Direito Anderson Cortez Mendes.

⁹⁴ obra cit., p. 45/46.

⁹⁵ Godoy, Claudio Luiz Bueno, *Código Civil Comentado*, org. Cezar Pelluso, Barueri: Manole, 2007, p. 633.

⁹⁶ obra cit.

incumplimiento. Nota: Esta sentencia no aplica la LCS, sino los arts. 7 y 1124 del C.c. y 283 y 433 del C. Com.

Com efeito, definitivamente, para a realização de contrato de seguro e a fixação do risco a ser garantido, são utilizados, essencialmente, os dados fornecidos pelo Segurado, o que, nos casos dos julgados supratranscritos, mostraram-se falsos.

Vê-se que em todos os casos, os transportadores, ao contratarem a Seguradora, omitiram dados relevantes para o negócio jurídico.⁹⁷

4.2. OBRIGAÇÃO DO SEGURADO DE AVERBAR OS EMBARQUES REALIZADOS ANTES DA SAÍDA DO VEÍCULO TRANSPORTADOR

Com relação aos casos de embarques realizados tardiamente, isto é, depois da saída do veículo transportador, vejamos o que decidiu o Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo, por sua 22ª Câmara, pelo voto do Desembargador Fernandes Lobo, nos autos da Apelação nº 9121815-35-2005-8-26.000:

“CONTRATO DE SEGURO - RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR - DECLARAÇÃO DE NULIDADE DE CLÁUSULAS CUMULADA COM PRETENSÃO AO RECONHECIMENTO DO DEVER DE INDENIZAR - PRESCRIÇÃO NÃO VERIFICADA (SEJA PELO PRAZO VINTENÁRIO, SEJA PELA ANUO) - RELAÇÃO QUE NÃO SE SUBSUME AO DIREITO CONSUMERISTA, JÁ QUE O SEGURO CONTRATADO SE DESTINA AO FOMENTO DA ATIVIDADE EMPRESÁRIA DA MICROEMPRESA AUTORA, CUJO OBJETO É O TRANSPORTE DE CARGAS - SITUAÇÃO FÁTICA QUE NÃO SE AMOLDA AO ART. 20, CDC (A AUTORA NÃO É DESTINATÁRIA FINAL, MAS EMPREGA O CONTRATO EM SUA ATIVIDADE ECONÔMICA) - CLÁUSULAS QUE, PORTANTO, NÃO PODEM SER DECLARADAS NULAS POR PRETENSAMENTE ABUSIVAS, À LUZ DA LEGISLAÇÃO PROTETIVA DO CONSUMIDOR - DE RESTO, ADMITIDA PELAS PARTES A CONTRATAÇÃO EXPRESSA DA AVENÇA EM TELA, E INEQUÍVOCA A CIÊNCIA DE SUAS CLÁUSULAS (PORQUE TRAZIDAS PELA PRÓPRIA AUTORA AO SUBSTRATO PROBATÓRIO) - É INCONTROVERSO QUE A AUTORA-APELADA NÃO CUMPRIU A OBRIGAÇÃO CONTRATUAL DE INFORMAR À TRANSPORTADORA A SAÍDA DOS VEÍCULOS SINISTRADOS, ANTERIORMENTE AO EMBARQUE DAS CARGAS, NOS TERMOS PACTUADOS - INCIDENTE, POIS, CLÁUSULA QUE EXPRESSAMENTE AFASTA A RESPONSABILIDADE DA SEGURADORA QUANDO NÃO REGULARMENTE EFETUADA A "AVERBAÇÃO", OU

⁹⁷ Fóruns Centrais Fórum João Mendes Júnior 4ª Vara Cível - 583.00.2010.182249-5/000000-000 - nº ordem 1771/2010 - Indenização (Ordinária) - CICERO AMORIM TRANSPORTES ME X PORTO SEGUROS CIA DE SEGUROS GERAIS - Fls. 889/896 - Sentença nº 660/2012 registrada em 23/03/2012 no livro nº 563 às Fls. 27/34 - 27 de março de 2012. Juiz de Direito Anderson Cortez Mendes.

JUSTIFICADA A ABSOLUTA IMPOSSIBILIDADE TÉCNICA DE FAZÊ-LO - PRETENSÃO IMPROCEDENTE - REFLEXOS PATRIMONIAIS DA SUCUMBÊNCIA INVERTIDOS - RECURSO PROVIDO”.

VISTOS.

Cuida-se de apelação contrária à sentença de procedência desta ação declaratória de nulidade de cláusula cumulada com indenizatória, aforada por EDIR APARECIDO DA SILVA - ME em face de PORTO SEGURO CIA. DE SEGUROS GERAIS, declarando a nulidade da cláusula 9a da avença e condenando a ré a pagar o valor da indenização pleiteada, corrigido e com juros legais, além de dos ônus sucumbenciais e advocatícia fixada em 10% do valor da causa (fls. 177/179).

Apelou a demandada (fls. 183/208), arguindo primeiramente estar prescrita a pretensão ressarcitória da autora (prescrição anua). No mais, bate-se pela plena validade de todas as cláusulas pactuadas entre as partes, sustentando que a autora apelada não faz jus às pretendidas indenizações justamente por não ter cumprido a disposição contratual substanciada na referida cláusula - fazendo incidir, portanto, a excludente do dever de indenizar, nos termos da avença. Subsidiariamente, pugna pela redução da verba indenitória devida, pelas razões condensadas nos itens "b" e "d" de fl. 208. Resposta às fls. 270/272.

É o essencial.

A controvérsia dos autos é de fácil intelecção: a pessoa jurídica autora (Edir Aparecido da Silva Microempresa) contratou a ré (Seguradora Porto Seguro) para assegurar-lhe indenização por dispêndios que viesse a suportar em decorrência de perdas e danos atinentes a mercadorias de terceiros, por ela transportados.

Tendo a autora sido vítima de dois sinistros - roubos de carga ocorridos em 25/09/2001 e 19/10/2001 -, foi acionada a ré para pagamento da verba indenitória. Só que, nas palavras da autora apelada, "após providenciar toda a documentação exigida, foi surpreendida com a notícia de que não teria direito ao benefício, uma vez que descumprira com uma exigência constante na cláusula 9ª (nona) do referido contrato, quando não comunicou a seguradora o destino da mercadoria transportada e que fora objeto de roubo, a não comunicação de imediato isentaria a seguradora ora ré pela responsabilidade da indenização do sinistro". Daí a propositura da presente demanda - com vistas, inicialmente, à declaração de nulidade da referida disposição contratual (à luz da legislação consumerista), e, no prosseguimento, com o objetivo de determinar à ré o pagamento da indenização.

A sentença recorrida, aplicando ao caso concreto o Código de Defesa do Consumidor, assentou a integral procedência da pretensão da apelada, porquanto vislumbrou abusividade na referida disposição contratual.

Em suma, esses os fatos.

(...)

Preservada a convicção do magistrado sentenciante, não se aplica o Código de Defesa do Consumidor ao caso em tela. Embora aplicável o mencionado diploma aos contratos de seguro em geral, a aplicabilidade do estatuto consumerista se subordina a que o pretenso consumidor adquira o bem ou serviço para atender necessidade sua, na qualidade de final destinatário, o que não se confunde com a consecução de seu objeto social.

Assim, a pessoa jurídica (caso da espécie) somente pode ser assim considerada se adquirir

o produto ou o serviço como destinatária final do seguro, não o empregando na consecução de seus fins empresariais, que têm como escopo último a maximização de lucro (José Geraldo de Brito Filomeno, Código Brasileiro de Defesa do Consumidor, obra conjunta, Forense Universitária, 1ª ed., p. 27). Mas isso não se presume. Na ausência de qualquer outro elemento que autorize conclusão diversa, o CDC não é aplicável às relações securitárias firmadas por empresários, já que estes se valem dos contratos como o presente para melhor desempenhar suas atividades, exercendo "profissionalmente atividade econômica organizada para a produção ou a circulação de bens ou de serviços" (art. 966, Código Civil vigente).

Em última análise, para o fomento da atividade empresarial e geração de ganho econômico maximizado. Aliás, o documento de fl. 08 não deixa dúvidas de que o objeto da atividade empresária desempenhada pela microempresa autora é o "transporte de cargas em geral". Assim, mister reconhecer que o contrato de "seguro facultativo de responsabilidade civil do transportador rodoviário por desaparecimento de carga" não tinha no contratante a figura de "consumidor", a teor do art. 2º do CDC. Dai a sistemática consumerista não orientar a presente decisão.

Por isso, a sentença comporta reforma: a pretensão da autora é improcedente. É que, fundamentalmente, só o reconhecimento de nulidade da cláusula 9ª (fl. 10-v), conjugada com a cláusula 15ª, levaria à procedência também do dever de indenizar.

E assim porque a autora não nega, na inicial, que deixou de cumprir as obrigações que lhe incumbiam, a teor da referida cláusula 9ª. Assevera, isto sim, que a tais deveres não se deveria obrigar, na medida em que abusivos. Referida disposição contratual (juntada pela própria autora, pelo que sua ciência era inequívoca) prescrevia o seguinte *{sic}*: "(...) o averbamento, ou seja, a comunicação dos embarques, deverá ser feita à seguradora antes da saída do veículo transportador, através do Teleprocessamento ("AVERBAÇÃO ELETRÔNICA / PORTO SEGURO". Na impossibilidade de digitação ou transmissão eletrônica dos dados por qualquer razão de ordem técnica, a averbação deverá ser feita à Seguradora via fac-símile, pelos números (...), respeitando-se o mesmo prazo estipulado para o averbamento eletrônico. O problema técnico deverá ser imediatamente comunicado à Seguradora, através do telefone (...) ou BIP (...), ou, ainda, notificar ao Depto. CTA pelo fac-símile acima" - fl. 15-v. Ora, em ambos os sinistros objeto dos autos, não observou a autora essa regra, expressa e livremente contratada. Isso foi peremptoriamente afirmado e provado (fls. 115 ss.) em contestação (art. 333, II, CPC), e, tornado o ponto controvertido, a autora não o impugnou (fls. 162/164).

Pelo contrário. Em réplica, a apelada o admitiu, aduzindo apenas que "caso esta situação de procedência não venha a ocorrer, como pretende a ré isentar-se de sua responsabilidade em uma cláusula leonina percebe-se que estará havendo um nítido desequilíbrio contratual, onde as regras de equidade e boa-fé inerentes às celebrações desta espécie deixam de ser respeitadas" (fl. 163).

Portanto, clara está a incidência da excludente de responsabilidade da seguradora consubstanciada na cláusula 15ª da avença, como pretende a insurgente. Na dicção desse dispositivo, "ficará a seguradora isenta de toda e qualquer responsabilidade ou obrigação decorrentes deste seguro, sem qualquer reembolso ao Segurado, quando: (15.1) o segurado não cumprir integralmente quaisquer das obrigações previstas no presente contrato (...); (15.5) o segurado não averbar nesta apólice todos os embarques, nela abrangidos, efetuados sob sua responsabilidade, quaisquer que sejam os valores dos bens ou mercadorias transportadas e qualquer que seja o sistema de averbações adotado" (fls. 10-v/11).

Por isso é que a pretensão improcede.

Diante da alteração do resultado, ficam invertidos os reflexos patrimoniais da sucumbência, tal como constantes do dispositivo da sentença recorrida.

Ante o exposto, dá-se provimento ao recurso.”

Também em relação aos casos de embarques realizados tardiamente, transcreva-se o Acórdão do Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo, por sua 14ª Câmara, pelo voto do Desembargador Pedro Ablas, nos autos da Apelação nº0218734-94-2009.26.0100:

“AÇÃO DE COBRANÇA CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS ROUBO DE CARGA CLÁUSULA EXPRESSA E ESPECÍFICA QUE OBRIGA A SEGURADA A AVISAR ANTES DA SAÍDA DO VEÍCULO TRANSPORTADOR OS EMBARQUES REALIZADOS, COM O VALOR REAL DA MERCADORIA, SOB PENA DE PERDA DO DIREITO À INDENIZAÇÃO CORRESPONDENTE. CLÁUSULA DESCUMPRIDA PELA APELANTE. INDENIZAÇÃO INDEVIDA ADMISSIBILIDADE.

AÇÃO DE COBRANÇA CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. PRETENSÃO DE APLICAÇÃO DO ART. 20, § 4º DO CPC ADMISSIBILIDADE NAS CAUSAS EM QUE NÃO HAJA CONDENAÇÃO, OS HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS DEVEM SER FIXADOS DE FORMA EQUITATIVA PELO JUIZ, NOS TERMOS DO §4º DO ARTIGO 20, CPC, NÃO FICANDO ADSTRITO O JUIZ AOS LIMITES PERCENTUAIS ESTABELECIDOS NO §3º, MAS AOS CRITÉRIOS NESTE PREVISTOS RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO TÃO SOMENTE PARA FIXAR OS HONORÁRIOS DE ADVOGADO EM R\$ 3.000,00 (TRÊS MIL REAIS), COM CORREÇÃO MONETÁRIA A PARTIR DA DATA DE SENTENÇA”.

Cuida-se de ação de cobrança ajuizada por ISOTUBOS INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE METAIS LTDA. contra PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, alegando que pactuou com a ré contrato de seguro de transporte de mercadorias, especialmente tubos de cobre; que a avença obrigava a autora de comunicar à ré cada embarque e valor dos bens embarcados; que em 24.11.2008 o veículo que transportava tubos de cobre foi objeto de roubo; que os tubos de cobre eram de propriedade da autora, beneficiados pela empresa Termomecânica São Paulo S.A., fato que deu causa à agregação de valor dos produtos transportados, no valor de R\$ 84.442,15; que por erro de seu preposto, foi comunicado à ré o embarque de tubos no valor total de R\$ 25.316,28, relativo, tão somente, ao processo de beneficiamento de ditos tubos, sem embargo de que constava do corpo da nota fiscal correspondente, que apresentava, ainda que não no campo destinado ao valor total do documento, o valor exato dos tubos beneficiados; que foi indenizada tão somente pelo valor comunicado, pleiteando o pagamento da diferença de R\$ 57.125,87.

A R. sentença de fls. 95/98 julgou a demanda IMPROCEDENTE e a autora interpôs recurso de apelação alegando que embora legal e correta a forma de lançamento dos valores na nota fiscal, seu funcionário, ao realizar a averbação da mercadoria, o fez pelo valor total da nota fiscal e não pela anotação lançada em seu corpo, ou seja, averbou apenas a importância referente à prestação de serviços de beneficiamento da matéria prima, sem considerar o valor da sucata; que o valor averbado para a nota fiscal nº 95599

da Termomecânica foi de R\$ 25.316,28, quando deveria ser de R\$ 84.442,15; independente do valor declarado pela apelante, o prêmio do seguro era pago sobre o valor de R\$ 130.000,00, que, por isso, o erro cometido não trouxe qualquer prejuízo ou desequilíbrio à relação contratual; que na hipótese de manutenção da R. sentença, cabe aplicação dos honorários de advogado nos termos do § 4º do artigo 20 do CPC.

Recurso respondido, preparados, subiram os autos.

É o relatório.

O contrato de seguro de transporte de mercadorias (fls. 71/77) contém cláusula expressa e específica que obriga a segurada a avisar previamente, antes da saída do veículo transportador, os embarques realizados, com o valor real da mercadoria, sob pena de perda do direito à indenização correspondente.

A própria autora declara, em sua inicial, de maneira inequívoca, ter descumprido tal dever, atribuindo-o a equívoco de funcionário, informando a apelante valor errôneo, inferior ao preço dos tubos de cobre beneficiados.

É evidente, conforme observou o douto julgador, que a obrigação discutida foi pactuada em benefício do equilíbrio contratual, princípio de indiscutível importância no direito pátrio, asseverando com acuidade e precisão que: *“Dito equilíbrio seria irremediavelmente rompido, caso a seguradora Ré fosse compelida a arcar com riscos não previstos no contrato, sendo que imprevisão semelhante pode decorrer, como de fato ocorreu no caso concreto, da comunicação imprecisa feita pela Autora acerca dos valores segurados”* (fls. 97).

Cumpra observar que doutrina e jurisprudência orientam-se no sentido de que na contratação de seguradora e transportadora para cobrir riscos, ausenta-se a relação de consumo, porque não há destinatário final dos produtos ou serviços e não caracterizam relação de consumo.

(...)

Por essas razões, dou provimento parcial ao recurso tão somente para fixar os honorários de advogado em R\$ 3.000,00 (três mil reais), com correção monetária a partir da data de sentença, mantida, quanto ao mais, a R. sentença de 1º grau.”

NOTAS E INTERPRETAÇÃO SOBRE OS JULGADOS

Discute-se nos V. Acórdãos do Tribunal de Justiça de São Paulo a obrigação do segurado de avisar, antes da saída do veículo transportador, os embarques realizados, com o valor real da mercadoria, sob pena de perda do direito à indenização correspondente.

Da mesma forma como destacado nos comentários feitos aos julgados no item antecedente, é inquestionável a obrigação dos segurados de enviar à Seguradora, antes da partida do veículo da transportadora, a relação de todos os embarques realizados que deixou de ser cumprida.

Segurado que deixou de averbar vários conhecimentos de carga, inclusive o que deu origem à ação indenizatória, incorre em omissão, que gera, inclusive, evasão de prêmios.

A Seguradora não está obrigada, portanto, a indenizar qualquer prejuízo sofrido pelo segurado nos casos de omissão.

Em ambos os casos, nas condições particulares e especiais do contrato de seguro firmado entre as partes, foi inserta cláusula expressa pela qual os segurados se obrigavam a enviar à seguradora, antes da partida do veículo da transportadora, a relação de todos os embarques realizados.

Ainda, em geral, nas condições gerais dos seguros comercializados em nosso país, consta claramente cláusula em que se obriga o segurado a comunicar todos os embarques à seguradora, quaisquer que sejam seus valores, antes da saída do veículo transportador, através do teleprocessamento (correio eletrônico).

A consequência da falta de averbação de conhecimentos antes da saída do veículo transportador, inclusive daqueles referentes às cargas transportadas que acabaram sinistradas, é a evasão de prêmios, perdendo, dessa feita, o segurado o direito de ver-se indenizado pelos sinistros sofridos, conforme cláusula contratual legalmente convencionada entre as partes.

Registre-se, inclusive, que são emitidas várias faturas do seguro, correspondentes ao prêmio, deixando os Segurados, nestes casos, de honrá-las no tempo e modo devidos, perdendo, assim, o direito do recebimento de qualquer indenização que estava garantida pelo contrato de seguro.

Os contratos de seguro são claros ao dispor que a Seguradora fica isenta de qualquer responsabilidade ou obrigação decorrente do contrato de seguro quando o segurado transgredir os prazos, não fizer as comunicações devidas ou não cumprir quaisquer das obrigações que lhe cabem pelo contrato de seguro.

Logo, caso a averbação não ocorra antes da saída do veículo transportador, constata-se a sonegação dos embarques, com o conseqüente não recolhimento do prêmio por parte do segurado; não se pode olvidar que a segurada cometeu falta grave, estando, destarte, sujeita às penalidades previstas no contrato firmado entre as partes e na legislação vigente, perdendo destarte o direito à garantia.

Da mesma forma que nas hipóteses tratadas no item anterior, foi estabelecida, quando da contratação, uma equação de proporcionalidade entre risco, interesse segurável e prêmio.

Se as partes pactuaram e estabeleceram como condição de validade do negócio jurídico celebrado entre elas a exigência de que o risco fosse averbado antes do início do transporte da carga, para que se evitassem averbações de embarques com sinistros já ocorridos, é impossível que se aceite conduta diversa.

Mesmo por que operar com um sistema em que se aceitasse averbar depois da saída do risco, acarretaria o agravamento dos prêmios e das condições desta modalidade de contrato de seguro.

Outro não é o posicionamento da corte espanhola, referido no livro de Josefina Boquera Matarredona, “El contrato de transporte de mercancías por carretera”⁹⁸, que decide pelo não cabimento de indenização ao segurado, em caso análogo de averbação feita após a saída do veículo transportador.

1) Sentencia de 15 de Julio de 1983 (Civil) Arz. 4234

Existe un contrato verbal de transporte entre el actor (cargador) y el demandante (porteador) para trasladar una maquinaria propiedad del cargador desde Málaga a Barcelona. La maquinaria sufre daños a consecuencia de un accidente de circulación durante el transporte. De la cláusula primera de las condiciones particulares de la póliza de seguros entre el portador y la aseguradora demandada resulta la obligación del primero de asegurar cuantas mercancías transporte (“en aplicación del presente contrato el titular de esta póliza se obliga a asegurar las mercancías de índole diversa, de consignación o propiedad de terceros incluso mercancías propias, transportadas por camiones automóviles de su propiedad) y, además, el asegurado se obliga a pasar avisos de seguros a la aseguradora de todas las expediciones de mercancías en los viajes comprendidos dentro a la zona indicada en el cuerpo de la póliza. También se acordó que en supuesto de que el asegurado incumpliera la obligación de notificación del aviso de seguro llevaría consigo la inmediata anulación de la póliza, sin responsabilidad alguna para la aseguradora por averías o siniestros ocurridos a las expediciones no declaradas. Incluso se acordó que la aseguradora tendría derecho a exigir el abono de las primas correspondientes a las expediciones no declaradas.

El porteador omite el aviso de seguro de una expedición y se lo notifica al día siguiente de la producción del siniestro. En virtud de la clausula citada se produce la anulación de la póliza con los efectos que la clausula citada se produce la anulación de la póliza con los efectos que la cláusula dispone: cesación de la obligación de responder por parte de la aseguradora y la obligación de abono de la prima por parte del asegurado.

Por tanto, el TS estima que la aseguradora está exenta de la responsabilidad por los daños ocurridos en una expedición que, por no haberse dado el correspondiente y obligado aviso de seguro por el porteador, no se hallaba cubierto por el seguro de transporte. Nota: Esta sentencia no aplica la LCS sino el C. Com.

Por fim, comente-se, ainda, que não se aplica o Código de Defesa do Consumidor aos casos discutidos neste trabalho.

Concorda-se com o entendimento do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, segundo o qual embora seja aplicável o mencionado diploma aos contratos de seguro em geral, este não é aplicável aos casos aqui discutidos.

A aplicabilidade do estatuto consumerista subordina-se a que o pretenso consumidor adquira o bem ou serviço para atender necessidade sua, na qualidade de final destinatário, o que não se confunde com a consecução de seu objeto social.

⁹⁸ obra cit.

A pessoa jurídica (no caso, o transportador) somente pode ser assim considerada se adquirir o produto ou o serviço como destinatária final do seguro, não o empregando na consecução de seus fins empresariais, que têm como escopo o lucro.⁹⁹

⁹⁹FILOMENO, José Geraldo de Brit, *Código Brasileiro de Defesa do Consumidor*, obra conjunta, Forense Universitária, 1a ed., p. 27

CAPÍTULO 5 – CONCLUSÃO

Como se observou pelo desenvolver do presente trabalho, é inegável a importância do seguro do ramo de transporte, haja vista que mais de 70% da produção nacional é deslocada pelo transporte rodoviário.

Além das breves noções feitas acerca do contrato de seguro e, mais especificamente, do contrato de seguro de transporte, seus princípios, principais temas e legislação aplicável, explanou-se sobre o que é o gerenciamento de risco e sobre a importância desta atividade que propõe agregar valor à logística, por meio de medidas preventivas, que visam a minimizar perdas materiais, financeiras e humanas. O contrato de seguro surgiu como uma resposta para minimizar as perdas devido às mudanças nas operações logísticas das empresas e, principalmente, pelo aumento nos roubos de cargas.

E, levando-se em consideração os parâmetros do contrato de seguro de transporte, passou-se a discutir especificamente o que é a averbação e sua importância no contrato deste tipo de seguro.

O esclarecimento das questões relacionadas à cláusula de averbação e seus reflexos nos contratos de seguro foi medida mais que necessária para se lidar com os contratos de seguro do ramo de transporte, principalmente sob o ponto de vista da prática securitária e da própria logística do transporte da carga.

Viu-se que as operações de transporte que o segurado realizará a cada período mensal são permitidas ao transportador, por conveniência sua, desde que apresente ao segurador a relação de embarques após sua efetiva realização, com base na qual são feitos os cálculos dos prêmios devidos. A averbação nada mais é do que isso: viabilizar o próprio seguro da carga.

Deu-se especial destaque à apólice da modalidade aberta, funcionando por averbações, isto é, cada vez que o segurado faz uma exportação ou importação, não há necessidade de se fazer um novo contrato de seguro, é só averbar a operação que vai ser realizada, sendo que cada averbação funciona como se fosse uma nova apólice de seguro.

O transportador agencia a carga e a reúne em depósito, onde a passa para um veículo maior para o transporte ao destino. Com esse procedimento, deve emitir o conhecimento de carga para efeito de averbação do seguro.

Como disse o mestre Pedro Alvim, no clássico “O Contrato de Seguro”:¹⁰⁰

a averbação faz parte integrante da apólice, está sujeita às suas cláusulas. Constitui apenas um desdobramento do contrato para acelerar sua conclusão. Na apólice fim as condições permanentes e comuns a todos os embarques, nas averbações são registradas os elementos variáveis de cada embarque. Cada averbação exerce a mesma função de uma apólice simples que fosse emitida para cada embarque de mercadoria. Os valores nela contidos obrigam o segurador da mesma forma, estes valores só não podem ultrapassar o limite máximo previsto na apólice.

E, de posse da averbação, a seguradora emite a nota de seguro, aplicando a tarifa correspondente. Como consequência, caso venha a ocorrer um sinistro nesse período, não pode a seguradora se recusar ao pagamento dos danos ocorridos, salvo, em hipótese remota, de poder provar a má-fé do transportador.

A grande problemática deste trabalho surge quando da discussão da falta de averbação, mesmo após a saída do veículo transportador.

Diante da inexistência da averbação dos embarques das mercadorias pelo transportador, é inexistente o pagamento do prêmio, levando, conseqüentemente, à ausência de responsabilidade da Seguradora em decorrência do sinistro.

Isso por que o prêmio é calculado sobre a relação mensal de conhecimentos de embarque. A exigência de que o risco seja averbado é condição de validade do negócio jurídico (contrato de seguro de transporte). A Seguradora tem o direito de se cientificar do bem que está garantindo.

O descumprimento da obrigação do segurado de averbar os embarques, mesmo que depois da saída do veículo transportador, acarreta a perda do direito à indenização do seguro, tal qual se observou pela grande sorte de entendimentos jurisprudenciais colacionados a este trabalho.

A falta da averbação é, por si só, e independentemente do questionamento que se quisesse fazer a respeito da cláusula restritiva constante no contrato de seguro, mais que suficiente para autorizar a recusa de cobertura.

Se não há averbação, não há proteção à mercadoria embarcada, justamente pela falta de prévio conhecimento e identificação daquilo que está sendo transportado e que deveria ser avaliado quanto à possibilidade ou não de cobertura, nos termos do que dispõe o contrato.

¹⁰⁰ obra cit.

A falta de averbação e consequente sonegação dos prêmios denota a ocorrência de inadimplemento contratual, animado por má-fé, apto a afastar a obrigação de pagamento da indenização securitária.

A Seguradora não pode ser obrigada para além do risco assumido. Os contratos de seguro regem-se pelo princípio da mutualidade. O alargamento da gama de eventos assumidos, para além dos limites contratuais, implica prejuízo aos demais segurados, prejudicando a própria segurança jurídica e a equação econômico-financeira que fundamenta o contrato de seguro.

ANEXO DE JURISPRUDÊNCIA

ASSUNTO: SEGURO DE TRANSPORTES - INEXISTÊNCIA DE AVERBAÇÃO – PERDA DE DIREITO – INFRINGÊNCIA AO PRINCÍPIO DA GLOBALIZAÇÃO DOS RISCOS

“Ação de cobrança de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil de Transporte Rodoviário de Carga - RCTR-C, do tipo aberto, isto é, com prêmio calculado sobre relação mensal de conhecimento de embarque. Quebra de fidelidade, por parte do segurado, omitindo embarques efetuados. Exoneração de responsabilidade da Seguradora. Aplicação dos artigos 1.443 e 1.444 do Código Civil. Sentença reformada.” (V. Acórdão 595 039 702, da Colenda 4ª Câmara Cível do E. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, julgado em 17.05.95, em que foi relator o Des. José Maria Rosa Tesheiner)

“De acordo com o sistema, seus princípios usuais e legais, a cobertura é garantida por uma apólice que se complementa por meio da AVERBAÇÃO DE CADA EMBARQUE, acompanhada de um RESPECTIVO MANIFESTO DE CARGA, - condição também reiterada no contrato de seguro. Esse autêntico inventário deve abranger a carga por inteiro sem exclusão de nenhum item, viagem por viagem, sem seleção de uma em detrimento de outras, conforme dá a entender a Cláusula 8ª, incisos 8-11 e 8 - 12, da Resolução nº 32/78, CNSP, porque é sobre o todo que se calcula o prêmio, numa espécie de equilíbrio entre riscos cobertos, sinistros efetivos e composição de fundo que os atenda. Envolvem-se, pois, viagens do pequeno ou grande risco, sem distinção de componentes de carga mais ou menos perecíveis, mais ou menos danificáveis.” (T.A.M.G. - APELAÇÃO CÍVEL 46.413 da COMARCA DE UBÁ, Relator, Des. José Maria Rosa Tesheiner, Presidente da 4ª Câmara Cível)

“SEGURO PARA TRANSPORTE DE MERCADORIAS E COISAS. RELAÇÃO DE CONSUMO AUSENTE. AUSÊNCIA DE CLÁUSULAS ABUSIVAS. ANULAÇÃO NÃO ATENDIDA. “EXCEPTIO NON ADIMPLENTI CONTRACTUS” QUE IMPEDE O DIREITO DA TRANSPORTADORA QUE FIGURA COMO SEGURADA. PAGAMENTO DO PRÊMIO: PRESSUPOSTO INDISPENSÁVEL A CONFIGURAÇÃO DO CONTRATO.

1 – Na contratação de seguradora e transportadora para cobrir riscos de transportes vindouros, ausenta-se relação de consumo, pois, não há destinatário final de produto ou serviço.

2 – Cláusula que se submetem à disciplina federal de Leis e Controles da SUSEP são legais e adequadas, não portadoras de abusividade, e, por isto mesmo devem prevalecer.

3 – O pagamento do prêmio é pressuposto fundamental do contrato de seguro, o qual nem chega a formar-se, e, quando não acontece o adimplemento, direitos não surgem para o segurado, até porque a exceptio non adimpleti contractus assim o indica.”

(E. Tribunal de Alçada Civil do Estado de Minas Gerais, atual Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, Colenda Quinta Câmara Cível, pelo voto condutor do Juiz Relator Francisco Kupdlowski, ao julgar a apelação 407.036 – 6. da Comarca de Belo Horizonte)

“CONTRATO DE SEGURO - SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL (APÓLICE ABERTA OU DE AVERBAÇÃO) - INCÊNDIO DO NAVIO - PERDA DA MERCADORIA - RECUSA DE PAGAMENTO DA INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA - AVERBAÇÕES NÃO REALIZADAS.

Recusa da seguradora a efetuar o pagamento da indenização, sob alegação de descumprimento por parte da segurada de cláusula contratual que determina a averbação da todos os embarques durante a vigência do contrato.

Relatório de auditoria demonstrando a ocorrência de diversos embarques sem averbação provisória,

que não foram devidamente justificados pela segurada, apesar da conversão do julgamento em diligência com essa finalidade, sendo certo que a ela incumbia o ônus dessa prova.

Do descumprimento de cláusula contratual que impunha à segurada a obrigação de averbação na apólice e na seguradora de todos os embarques de importação efetuados a partir da vigência da apólice, resulta a perda do direito à indenização.

Provimento do recurso para julgar improcedente o pedido inicial.”

(TJRJ - 18ª Câm. Cível. - Apelação Cível nº 2002.001.160071 - rel. Desª. Cássia Medeiros - j. 05 de novembro de 2002)

“Seguro. Contrato de transporte de carga, na modalidade apólice aberta, na qual incumbe ao segurado expedir averbações de seu embarque, para fazer jus à indenização, em caso de sinistro. Recebe a Seguradora por outro lado, os prêmios em função dos valores embarcados. Transportadora que consoante relatórios de auditores, sonegou mais de 50% dos valores embarcados nos períodos em que se deram três sinistros e perde, consoante estipulação contratual, o direito à indenização. Ausência de prova em contrário, valendo as conclusões do relatório. Recurso desprovido.” (Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, ao julgar a Apelação Cível n. 12.546/2000, pelo voto condutor do Desembargador LUIZ ROLDÃO DE FREITAS GOMES”)

“Seguro. Transporte de mercadorias. Avarias. Indenização paga por seguradoras que se voltam contra a transportadora, cuja responsabilidade é objetiva. Obrigação de indenizar. Prescrição e ilegitimidade ativa, afastadas. Avarias comprovadas. Lide secundária improcedente, porque não averbado o transporte, nos termos do contrato que mantinha a transportadora. Recurso improvido.” (Apelação nº 630.396-2 - 1ª Câmara - 1º TAC-SP - Apelante: Bosca S.A. Transportes Com. E Representações; Apelados: Bamerindus Cia. de Seguros e Interamericana Cia. de Seguros Gerais. - Resultado: negaram provimento ao recurso, v.u. - j. 16.11.1995)

“Seguro - Responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga - Inexistência de averbação do embarque - Comunicação do sinistro - Irrelevância - Prêmio de seguro não incluído na fatura mensal de cobrança, limitada ao valor averbado - Consignatória improcedente - Apelação provida.” (Apelação nº 663.377-8 - 12ª Câmara - 1º TAC - Apelante: Porto Seguro Cia. de Seguros Gerais; Apelada: Rodoviária Transvoar Ltda. - Resultado: deram provimento ao recurso, v.u. - j. 11.04.1996)

“PRIMEIRA APELAÇÃO CÍVEL – CONTRATO DE SEGURO – DESCUMPRIMENTO DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS – EXCLUSÃO DO DEVER DE INDENIZAR DA SEGURADORA - AGRAVAMENTO DO RISCO - DECISAO EQUIVOCADA – RECURSO PROVIDO - VERBAS DE SUCUMBENCIA INVERTIDAS.

Exige-se ao segurado que se abstenha de práticas que possam aumentar os riscos sobre o objeto do seguro, que comunique à seguradora qualquer incidente que possa agravar a risco, sendo que sua omissão injustificada a exonera do dever de indenizar, caso ela prove que, se oportunamente avisada, lhe teria sido possível evitar ou atenuar as conseqüências do sinistro.” (Tribunal de Alçada do Paraná – Ac. 186.549 – 2, - J. em 15.12.2003

“CIVIL - CONTRATO DE SEGURO DE VALORES – ROUBO - INDENIZAÇÃO - Se o contrato de seguro firmado entre as partes prevê, expressamente, que os valores segurados somente poderiam ser transportados pelos sócios, diretores, empregados ou procurador da empresa, à exceção de menores de vinte e um anos, a ocorrência do roubo, quando o transporte se fazia por quem não detinha habilitação para tanto, afasta o dever de indenizar.

(TJDF — APC 20000110321603 — DE — 4ª T. Civ. — Rel. Des. Sérgio Bittencourt — DJU 26.02.2003 — p. 50).

“CIVIL – AÇÃO ORDINÁRIA DE COBRANÇA - SEGURO — CLÁUSULA CONTRATUAL — ANULAÇÃO - TRANSPORTE DE DINHEIRO E VALORES – INDENIZAÇÃO – SINISTRO –

RISCOS EXCLUÍDOS — I. Em se tratando de seguro de ramos elementares, é válida e eficaz, cláusula que limita ou particulariza os riscos, não respondendo a seguradora pelas causas excluídas, nos termos do disposto nos arts. 1.460 e 1.461, ambos do Código Civil brasileiro. II Apelo provido. (TJMA — AC 011389-2002 — (41.400/2002) — 3ª Câ. Cível – Relatora Des. Cleonice Silva Freire — Julgado em Outubro/2002) - JCCB. 1460 JCCJ3. 1461

“SEGURO - RISCO – LIMITAÇÃO – VALIDADE. O ordenamento positivo permite que, ao avaliá-lo, o segurador limite ou particularize os riscos do seguro (artigo 1460 do Código Civil), cujo ato não caracteriza obrigação iníqua, abusiva, exageradamente desvantajosa para o segurado ou retira a essência do contrato. (Lei nº 8.078/90, artigo 47, 51, IV, § 1º,II). 2. Neste aspecto, tanto essa norma da Lei Civil geral como aquelas da Lei do consumidor, relativas às cláusulas abusivas, harmonizam-se e permanecem conjuntas no ordenamento jurídico. Consideradas essas circunstâncias, válida e eficaz é a cláusula que limita a indenização por roubo em transporte de dinheiro na medida da segurança com que esses bens são transportados. 4. Neste âmbito, se a redação dessa cláusula é precisa de forma a proporcionar o entendimento do seu conteúdo a qualquer pessoa que administre uma sociedade comercial, ao aderir ao contrato, o segurado aceita a limitação e, ocorrendo o sinistro, o pagamento na forma contratada extingue a obrigação do segurador.” (TJRJ — AC 7208/2001 — 1ª Cív. , — Rel. Des. Milton Fernando da Souza, Julgado em 19. 09.2001) JCCB. 1460)

“AÇÃO ORDINÁRIA DE COBRANÇA - SEGURO – RISCO NÃO COBERTO NA APÓLICE – RECURSO NÃO PROVIDO. Nos termos do disposto nos arts. 1.460 e 1.461, ambos do Código Civil Brasileiro, quando a apólice expressamente, limitar ou particularizar o risco do seguro, o segurador não responderá pelos riscos excluídos.” (TAMG – AP. 0337936 – 8 – Ipatinga – 5ª Câ. Cível. – Rel. Juiz Mariné da Cunha – J. 24.05.2001 - JCCB. 1460 JCCB. 1461)

“Composição Amigável entre a Transportadora e a destinatária da carga, sem participação da seguradora - Falta de averbação das mercadorias transportadas - Ação improcedente - Recurso improvido.” (1º TAC-SP - 1ª CÂMARA ESPECIAL, Apelação nº 610.837 – 2, Rel.: Juiz Ademir de Carvalho Benedito, Julgado em: 03 de Julho de 1.995, MILTON SIQUEIRA SOPA & CIA LTDA. vs. BAMERINDUS CIA DE SEGUROS)

“COBRANÇA – SEGURO – TRANSPORTE – MERCADORIA – AVERBAÇÃO ANTERIOR – FALTA – OBRIGATORIEDADE – EMBARQUE – INDENIZAÇÃO INDEVIDA. Se o transporte da carga com potencial de risco de sinistro não for devidamente averbado antes do embarque, não há que se falar em pagamento de indenização ao segurado, caso venha a ocorrer.” (Apelação Cível n. 20000.00.506300 – 9/00 – Comarca de Pitangui, julgado em 14/06/2006, Des. José Amancio, da Colenda 16ª Câmara do E. Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais).

BIBLIOGRAFIA

ALBERTI, Verena, “Entre a solidariedade e o risco: a história do seguro privado no Brasil”, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

ALVIM, Pedro, “O Contrato de Seguro”, São Paulo, Editora Forense, 1999.

ANAIS JURÍDICOS 3 – CONTRATOS DE SEGURO, Encontro dos Tribunais de Alçada promovido pelo 1º TAC e pela Sociedade Brasileira de Ciência do Seguro, Ed. Juruá, Curitiba, 1999.

ASSIS, Araken, “Contratos nominados”, Estudos em Homenagem ao Professor Miguel Reale, Ed. Revista dos Tribunais, 2004.

BEVILAQUA, Clóvis, "Código Civil Interpretado", vol. 5, Editora Rio, 1957.

BEVILAQUA, Clóvis, “Direito das Obrigações”, Editora Rio, 1.977, Edição Histórica.

CASAS, Alexandre Luzzi Las, “Marketing de seguros”, 2ª Edição, São Paulo, Saraiva, 2003.

COELHO, Fábio Ulhôa, “Curso de Direito Comercial”, 3º volume, 3ª edição, Editora Saraiva, 2002.

COUTO E SILVA, Clovis V., “A obrigação como processo”, Editora FGV, Rio de Janeiro.

DINIZ, Maria Helena, “Tratado teórico e Prático dos Contratos”, 4º volume, 5ª edição, Editora Saraiva, São Paulo, 2003.

DONATI, Antigono, Giovanna Volpe Putzolu, “Manuale di diritto delle assicurazioni”, 9ª Edição, Aggiornata, Milano, Giuffrè Editore, 2010.

DONATI, Antigono, Manuale Di Diritto Delle Assicurazioni Private, 2ª Edição, Giuffrè Editore, 1961.

FILOMENO, José Geraldo de Brito, “Código Brasileiro de Defesa do Consumidor”, obra conjunta, Forense Universitária, 1ª Edição.

FUNENSEG, Dicionário de Seguros – Vocabulário Conceituado de Seguros Funenseg/IRB , Rio de Janeiro, 1996.

LARRUBIA, Frank Shih, “Princípios do Direito Securitário”, Revista de Informação Legislativa , v. 39, n. 156, p. 109-127, out./dez 2002 – <http://www2.senado.gov.br/bdsf/item/id/821>

LOUREIRO, Carlos André Guedes, “Contrato de seguro”, Jus Navigandi, Teresina, ano 7, nº 62, fev. 2003. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3777>>. Acesso em 30 set. 2008.

GARRIGUES, Joaquim, “Contrato de Seguro Terrestre”, Copywrit, Madri, 1973.

GODOY, Claudio Luiz Bueno, “Código Civil Comentado”, org. Cezar Pelluso, Barueri, Ed. Manole, 2007.

GOMES, Orlando, “Obrigações”, 15ª Edição. Rio de Janeiro, Forense, 2000.

GONÇALVES, Carlos Roberto, “Direito Civil Brasileiro”, v.III, 3ª Edição, São Paulo, Saraiva, 2007.

GUERREIRO, Marcelo da Fonseca, “Seguros Privados”. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 2004.

GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha, “Contratos Internacionais de Seguros”, São Paulo, Revista dos Tribunais, 2002, pág. 17.

GURGEL FILHO, Milton, “Uma visão crítica do seguro de transporte”, FUNENSEG, Fevereiro/2009.

HALPERIN, Isaac, “Exposición Crítica de La Ley 17.418”, Buenos Aires, Depalma, 1972.

MARENSEI, Voltaire, “O Contrato de Seguro à luz do novo Código Civil”, Porto Alegre, Síntese, 2002.

MATARREDONA, Josefina Boquera, “El contrato de transporte de mercancías por carretera”, Tirant Monografias, Universidad de Valencia, Valência, 2002.

MARTINS, Eliane M. Octaviano, “Curso de Direito Marítimo”, Vol. II. Manole , 2008.

MIRANDA, Francisco Cavalcanti Pontes de, “Tratado de Direito Privado”, Tomo XLV. Rio de Janeiro: Borsoi Editor, 1962.

MORSELLO, Marco Fábio, “Responsabilidade Civil do Transporte Aéreo”, Atlas, 2007.

MORANDI, Juan Félix, “Estúdios de Derecho de Seguros”, Buenos Aires, Pannedile, 1971.

MOGHETTI, Vanderlei Assaf, “Seguro de Transporte Rodoviário de Cargas – Análise dos Fatores de Risco”, Trabalho de conclusão de curso de pós graduação na FEI (Orientador Prof. Antonio Carlos Lima Duran), 2008.

NEGRÃO, Theotônio, “Código Civil comentado”, Editora Saraiva, São Paulo, 2004.

PASSOS, J.J.Calmon, “O riscos na sociedade moderna e seus reflexos na teoria da responsabilidade civil e na natureza jurídica do contrato de seguro”, Revista dos Tribunais, Maio de 1999.

PIMENTA, Melisa Cunha, “Seguro de Responsabilidade Civil”, Atlas, SP, 2010.

RIZZARDO, Arnaldo, “Contratos”, Forense, 2011.

ROPPO, Enzo, “O contrato”, Editora Almedida, Coimbra, 2009.

SANTOS, Ricardo Bechara, “Direito dos Seguros no Novo Código Civil e legislação própria”, Editora Forense, 2006.

SILVA, Ivan de Oliveira, “Curso do Direito do Seguro”, 1ª Edição, Editora Saraiva, São Paulo, 2008.

SILVA, Caio Mario Pereira, “Instituições de Direito Civil”, vol. III. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

SOARES, Antônio Carlos Otoni, “Fundamento jurídico do Contrato de Seguro”, Manuais Técnicos de Seguro, São Paulo, 1975.

TEPEDINO, Gustavo; BARBOZA Heloísa Helena, MORAES, Maria Celina Bodin, “Código Civil interpretado conforme Constituição da República”, volume II, Editora Renovar.

TZULRULZIK, Ernesto; CAVALCANTI, Flávio de Queiroz; PIMENTEL, Airton; “O Contrato de Seguro de acordo com o Código Civil Brasileiro”, Editora Revista dos Tribunais, 2005.

VENOSA, Sílvio de Salvo, “Direito Civil – Contratos em espécie”, 5ª Edição, Editora Atlas, São Paulo, 2005.

Site: www.tudosobreseguros.com.br