

Insurance: Brief notes and cautions in the maritime transport

(Portuguese version) - Seguro: Breves notas e cautelas no transporte marítimo - *Oswaldo Agripino - Lawyer - agripino@agripinoferreira.com.br*

This article deals with some legal aspects and cautions that insured, carrier and shipper shall observe in the maritime transport, including the main clauses of insurance policy.

O seguro de transporte marítimo é uma das formas do importador ou exportador gerenciar o risco na logística da operação de compra e venda internacional. Digno de nota é o fato de que **o seguro, que vemos atualmente em quase todos os setores da vida moderna, tem origem no Direito Marítimo**, através do *nautico faenore*, fruto da genialidade dos habitantes da ilha de Rodas, no mar Egeu. Estes, por volta do século IX a.C., para regular as atividades de comércio pela via marítima, seu motor econômico (imagine, uma ilha!), formalizaram um corpo de regras jurídicas que seria conhecido pela posteridade como ***Lex Rhodia***.

Mais tarde, para se ter uma ideia do quão à frente de seu tempo estavam, os romanos, após anexarem pelas armas a pequena cidade-Estado ao seu vasto império, acabaram por submeter-se a autoridade da legislação marítima ródia, como registra o jurista Meciano. Este, ao notar que até mesmo o imperador Antonino Pio, em resposta ao requerimento de um certo Eudaemonis, negou-se a dispor de forma diversa ao texto ródio, dizendo: “Eu sou o senhor de toda a terra, todavia quanto ao mar, as leis da navegação marítima são ditadas pela *Lex Rhodia*, e toda lei que lhe for contrária, nula é.” (Digesto 14, 2, 9)

O contrato de seguro deve ser consensual, mesmo se constituindo um contrato de adesão. Possui execução continuada e deve se subordinar à boa-fé. Trata-se de uma forma técnica de transferência de risco e, no caso da carga ou seguro de transporte, **os riscos decorrem da exposição da carga no transporte** e garante indenização ao segurado (ou beneficiário) por eventuais perdas ou danos sofridos pela carga.

Assim, se o segurado fizer **declarações inexatas** ou omitir circunstâncias que possam influir na aceitação da proposta ou no prêmio, perderá o direito à garantia, além de ficar obrigado a pagar o prêmio vencido. Todavia, **se a inexatidão ou omissão nas declarações não resultar de má-fé do segurado**, o segurador terá direito a rescindir o contrato, ou a cobrar, mesmo após o sinistro, a diferença do prêmio.

Este gerenciamento do risco no transporte internacional de carga é um **processo que abrange, além do transporte marítimo, os cuidados no transporte de cargas no percurso inicial à exportação e no trecho complementar à importação**, ou seja, em todos os modais, inclusive o terrestre. É um procedimento que agrega valor à logística por meio de medidas preventivas, a fim de reduzir perdas materiais, financeiras e humanas.

Na **importação**, algumas perguntas podem surgir para o importador prejudicado, dentre as quais: A carga foi avariada, ou seja, chegou em mau estado, o que devo fazer? E se houver perda total ou parcial, incluindo os casos de falta de conteúdo, extravio da carga e diminuição e quebra no granel (sólido ou líquido)? E se houver atraso na entrega?

E, no caso de **extravio, furto ou roubo**? Nesse caso, é possível fazer uma vistoria, tendo em vista que a carga desapareceu? E no caso de **dano à carga** causado pelo transportador, que defende a limitação da responsabilidade civil com fundamento no conhecimento de transporte? O que prevalece quando o valor da carga é superior ao que foi inserido no conhecimento de embarque?

E quando o importador, para pagar menor frete, **informa um valor menor ao transportador**, que o insere no conhecimento de embarque marítimo, mas, **faz uma apólice de seguro com valor real da carga**, portanto, maior do que o que consta no *Bill of Lading*. Nesse caso, **em caso de perda total, qual o valor a ser ressarcido à seguradora?** O do conhecimento ou o da apólice de seguro?



Não há como responder a todas as perguntas nestas breves notas, mas algumas cautelas devem ser tomadas para evitar problemas em relação ao ressarcimento dos danos causados. Embora o seguro na importação de mercadoria seja obrigatório e, na exportação, facultativo, observa-se grande desconhecimento dos despachantes aduaneiros e segurados, especialmente, importadores, acerca das regras, que podem impactar significativamente na liquidação da indenização.

Tratarei aqui, tão somente da apólice de seguro e de algumas cautelas a serem tomadas, do seguro da carga, e não do seguro do transportador ou do armador – P & I, nem do polêmico tema da **limitação da responsabilidade civil no transporte** (veja *post* do dia 14.08.2016 sobre livro de nossa co-autoria *Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo*)

Apólice de seguro - O seguro é um contrato (apólice) entre duas partes, o segurador e o segurado, que objetiva proteger um bem por um determinado período de tempo (vigência da apólice), contra os riscos de perdas e danos (avarias) aos quais esteja sujeito.

Para tanto, o segurado paga um prêmio à seguradora, pelo qual aquele terá uma indenização em caso de sinistro ocorrido com o bem segurado. Esta deverá ser paga ao segurado, dono do bem ou seu representante, ou ao beneficiário, que será indenizado em caso de sinistro.

A obrigação do transportador é de resultado, ou seja, transportar a carga incólume, bem como entregá-la no porto e no prazo acordados. Além disso, **a responsabilidade civil é objetiva**, ou seja, independe de culpa e decorre do risco assumido no contrato de transporte, apesar de alguns advogados de transportadores de carga defenderem que é subjetiva (o usuário precisa comprovar a culpa do transportador).

Assim, se alguém embarcou a carga em bom estado de conservação e a entregou danificada, deve ressarcir os prejuízos.

Muitas vezes, a contratação de apólice de seguro de transporte é feita através do estipulante do seguro, ou seja, uma pessoa física ou jurídica que contrata apólice coletiva de seguros e fica investido dos poderes de representação dos seguradores em relação às seguradoras. Dentre os quais, podem ser citados os agentes de cargas, NVOCCs, as comerciais exportadoras e importadoras, despachantes aduaneiros e trading companies.

Obviamente que essas empresas só podem figurar na apólice como o estipulante da apólice, e todos os seguros são tratados individualmente, preservando os direitos e obrigações entre seguradoras e segurado (importador e exportador).

Deve-se observar, ainda, o **prazo prescricional**, ou seja, até quando o segurado pode tomar providências judiciais. Neste passo, o segurado deve ter cautela, dado que o prazo é de um ano, para ação judicial contra o segurador, aplicando-se também o mesmo prazo quando for a situação inversa, ou seja, segurador *versus* segurado.



O prazo, para o segurado, no caso de seguro de responsabilidade civil, deverá ser contado da data em que é citado para responder à ação de indenização proposta pelo terceiro prejudicado, ou da data em que a este indeniza, com a anuência do segurador.

Não confundir este prazo, com o de três anos, que é aquele para a ação de reparação do embarcador contra aquele que causou o ano, e para a pretensão do beneficiário contra o segurador, e a do terceiro prejudicado, no caso de seguro de responsabilidade civil obrigatório.

Além disso, é relevante que o segurado conheça as condições gerais do seguro que constam na apólice, especialmente no que concerne à vistoria, obrigações do segurado e perda de direito e conte com comissário de avarias, estipulante, corretor de seguros e advogado que entendam os direitos e deveres que abrangem a matéria.

Outro ponto relevante é aquele referente ao **pagamento de tributos**, de modo que é necessária uma re-avaliação aduaneira, para a definição do novo valor da mercadoria, descontando-se os tributos e



medidas de defesa comercial (por exemplo, salvaguarda ou *antidumping* da mercadoria avariada), a fim de evitar maiores custos para o segurado.

Cautelas – Além de celebrar contrato de seguro transporte na importação ou exportação, por meio de assessoria de um estipulante ou corretor de seguro especializado, algumas cautelas devem ser tomadas pelo segurado.

Para evitar problemas na liquidação do sinistro, na importação, quando a carga ou contêiner chegar avariada ao porto de destino ou zona alfandegada e tiver Termo de Falta de Avarias (TFA), emitido pelo recinto, o segurado ou seu despachante aduaneiro deve, imediatamente, protestar formalmente em relação aos prováveis causadores de danos, em até dez dias contados do recebimento da carga, e acionar a seguradora.

Não deve assinar carta de desistência de possíveis danos, a não ser por expressa autorização da mesma. Ademais, o segurado tem o direito de tomar as medidas necessárias para a **responsabilização do causador do dano à carga** e formalizar o termo de acordo para vistoria particular, convocando todos os envolvidos para a vistoria particular conjunta de responsabilização, a fim de verificar a extensão do dano e o tipo de avaria.

Obviamente que este breve artigo pretendeu tão somente chamar a atenção para o problema e dar algumas dicas, vez que as possibilidades de danos ao segurado são muitas, de modo que, cada caso tem sua especificidade e deve ser analisado por uma equipe de profissionais especializados, conforme acima recomendado.