

**MARINHA DO BRASIL  
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA  
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS - APMA**

**ERICON SIQUEIRA GONZAGA**

**DIREITO MARITIMO: CONTRATO DE SEGURO, CONTRATO DE TRANSPORTE  
INTERNACIONAL DE CARGAS COM ENFASE NA RESPONSABILIDADE CIVIL  
DO TRANSPORTADOR MARITIMO**

**RIO DE JANEIRO**

**2016**

**MARINHA DO BRASIL  
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA  
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS - APMA**

**ERICON SIQUEIRA GONZAGA**

**DIREITO MARITIMO: CONTRATO DE SEGURO, CONTRATO DE TRANSPORTE  
INTERNACIONAL DE CARGAS COM ENFASE NA RESPONSABILIDADE CIVIL  
DO TRANSPORTADOR MARITIMO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Orientador: Ricardo de Lima Barreto.

**RIO DE JANEIRO**

**2016**

**ERICON SIQUEIRA GONZAGA**

**DIREITO MARITIMO: CONTRATO DE SEGURO, CONTRATO DE TRANSPORTE  
INTERNACIONAL DE CARGAS COM ENFASE NA RESPONSABILIDADE CIVIL  
DO TRANSPORTADOR MARITIMO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador: Prof. OSM Ricardo de Lima Barreto.

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

Dedico esse trabalho aos que mais acreditaram e me motivaram na realização dos meus objetivos, sempre aprendendo com os erros e buscando novos horizontes de conhecimento. À minha família em especial por toda compreensão, ajuda, entrega e dedicação e interesse na construção de um projeto de vida

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço em primeiro lugar a Deus que iluminou meu caminho durante toda minha jornada. Agradeço aos meus pais pela dedicação e pela forma que sempre me guiou e orientou da melhor maneira possível e que graças aos seus ensinamentos me tornei a pessoa que sou hoje. Não deixando de agradecer de forma elementar a minha companheira e esposa pelo incentivo e principalmente pelo carinho em todos os momentos e agradecer a minha filha que nos momentos difíceis ela com seu sorriso ingênuo, espontâneo e angelical me dava força para continuar. Aos meus mestres pelos ensinamentos, trocas de experiências e pelo convívio demonstrando tamanha aptidão na arte de ensinar!!!

## RESUMO

As transações comerciais para se tornarem perfeitas necessitam das relações de transportes, e estas por sua vez, carecem de garantias para suas partes interessadas, a qual é estabelecida por outra relação contratual, o seguro. Tema esse abordado de forma clara e objetiva, mas não menos indispensável ao entendimento da responsabilidade civil no âmbito de seguro de transporte. Compreender melhor como funciona a conexão desses dois temas, direito de seguro e direito de transporte, suas peculiaridades perante o ramo de transporte de cargas e mais especificamente, os ditames das limitações impostas ao transportador marítimo e da sua responsabilidade objetiva no cumprimento do contrato de um lado e de outro, os direitos e amparos legais do embarcador e do destinatário da carga, e o objetivo deste trabalho.

**Palavras-chave:** Direito civil. Seguro transporte internacional. Transportador marítimo. Responsabilidade civil.

## **ABSTRACT**

Business transactions to become perfect need of transport relations, and these in turn require guarantees for its stakeholders , which is established by another contractual relationship insurance. This theme addressed in a clear and objective way, but no less essential to the understanding of liability under transport insurance. To understand better how to connect these two issues, the right to safe and right to transport, its peculiarities to the cargo transportation industry and more specifically, the dictates of the limitations imposed on the maritime carrier and its strict liability in the contract to comply with a side and the other, the legal rights and protections of shipper and cargo recipient, and the purpose of this work.

**Key words:** Civil law. Insurance international shipping. Carrier maritime. Tort.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>EVOLUÇÃO HISTORICA</b>	<b>10</b>
<b>2.1</b>	<b>Do surgimento do seguro e do seguro de transporte</b>	<b>10</b>
2.1.1	Do surgimento do contrato de seguro no mundo	11
2.1.2	Do surgimento do contrato de seguro no Brasil	13
<b>2.2</b>	<b>Dos fundamentos do seguro</b>	<b>16</b>
<b>2.3</b>	<b>Da classificação dos seguros</b>	<b>18</b>
<b>2.4</b>	<b>Da importância do direito do seguro</b>	<b>19</b>
<b>3</b>	<b>DO SEGURO DE TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL</b>	<b>21</b>
<b>3.1</b>	<b>Do contrato de seguro de transporte</b>	<b>21</b>
3.1.1	Das características de contrato de seguro de transporte	23
3.1.2	Do contrato de seguro de transporte internacional	24
3.1.3	Do sinistro do seguro de transporte Internacional	27
<b>3.2</b>	<b>Do contrato de transporte</b>	<b>28</b>
3.2.1	Das fontes legais do contrato de transporte	28
3.2.2	Da classificação do contrato de transporte	29
3.2.3	Da natureza jurídica do contrato de transporte	30
<b>3.3</b>	<b>Do contrato de transporte marítimo</b>	<b>31</b>
3.3.1	Do contrato de seguro de transporte	31
3.3.2	Do direito internacional marítimo	33
3.3.3	Dos Incoterms – Termo Internacional do Comércio	33
<b>3.4</b>	<b>O contrato de transporte terrestre</b>	<b>37</b>
3.4.1	Do contrato de seguro de transporte rodoviário de cargas	37
3.4.2	Do contrato de seguro de transporte ferroviário de cargas	39
<b>3.5</b>	<b>O contrato de seguro do transporte aéreo</b>	<b>40</b>
<b>4</b>	<b>A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTE</b>	<b>41</b>
<b>4.1</b>	<b>A culpa presumida do transportador</b>	<b>41</b>
4.1.1	Da inversão do ônus da prova	44
<b>4.2</b>	<b>Das excludentes de responsabilidade do transportador de carga marítimo</b>	<b>44</b>
4.2.1	Do vício de origem	44
4.2.2	Do caso fortuito, força maior e fato terceiro	45

4.2.3	Do roubo como causa de excludente de responsabilidade do transportador marítimo	46
4.2.4	Da atual responsabilidade objetiva do transportador de cargas marítimo	47
<b>4.3</b>	<b>Da limitação de responsabilidade: Invalidez e ineficácia das cláusulas limitativas e/ou exonerativa de responsabilidade do transportador</b>	<b>49</b>
<b>4.4</b>	<b>Da transferência da responsabilidade para seguradora</b>	<b>50</b>
4.4.1	Da isenção de responsabilidade da seguradora	51
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>52</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>53</b>

## 1 INTRODUÇÃO

De forma introdutória e conceitual, este artigo objetiva contribuir para o estudo dos principais aspectos do Direito Marítimo e sua relação entre o uso e costumes habituais no comércio internacional e no transporte marítimo assim regulando as relações jurídicas que se dão em torno do navio, como contrato de transporte de bens e pessoas, contrato de afretamento de embarcações, responsabilidade civil, ressaltando-se que o navio opera num ambiente de regulação interna (ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários –, CONIT – Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes –, DPC – Diretoria de Portos e Costas –, dentre outros) e externa (IMO – International Maritime Organization –, OMC – Organização Mundial do Comércio –, OMA – Organização Mundial das Aduanas –, dentre outros).

As transações comerciais para se tornarem perfeitas necessitam das relações de transporte, e estas por sua vez carecem de garantias das relações de transportes, e estas por sua vez carecem de garantias para suas partes interessadas, a qual é estabelecida por outra relação contratual, o seguro. Tema abordado de forma clara e objetiva, mas não menos que o indispensável ao entendimento do assunto essencial, o seguro de transporte, que é o coração desse trabalho. Compreender melhor como funciona a conexão desses dois temas, Direito de Seguro e Direito de Transporte, suas características e peculiaridades perante o ramo de transporte de cargas, e mais especificamente, os ditames das limitações impostas ao transportador marítimo e da sua responsabilidade objetiva no cumprimento do contrato de um lado e de outro, os direitos e amparos legais do embarcador e do destinatário da carga o resultado pretendido é dar uma noção do assunto tratado pelo Direito do Seguro Marítimo, bem como a importância de se dar continuidade aos estudos nessa área.

## 2. EVOLUÇÃO HISTÓRICA

### 2.1 Do surgimento do seguro e do seguro de transporte

A atenção do ser humano, além das garantias precípuas, como a vida, a segurança própria e de sua família, está sempre voltada para a segurança e manutenção de seu patrimônio. Dessas e outras preocupações surgiu o seguro, como também da necessidade de se organizar em grupo para enfrentar as situações mais difíceis, ou seja, da necessidade de dividir os prejuízos causados por eventos inevitáveis.

Segundo relatos históricos, há registro da existência do princípio do seguro nos séculos antes de cristo, na época da comercialização de camelos, pois alguns desses animais sempre morriam durante a travessia dos desertos do Orientes feita para sua comercialização. Por esse motivo, o comerciante não sofria sozinho com o prejuízo da perda do animal.

Na era das navegações, do século XVI, este princípio também foi utilizado, os navegadores firmavam acordo para dividir o dano daquele que perdesse um navio e essa divisão era feita entre os participantes da mesma viagem, a fim de minimizar os eventuais naufrágios. Percebe-se a utilização desse princípio, quando há interesse econômico, mas, nesse caso, com uma atenção especial, pois o transporte marítimo era o único meio de comercio exterior entre os países.

Trata-se do princípio da mutualidade, que tem como fim agrupar para distribuir os riscos entre os interessados a fim de minimizar as perdas, visa suportar coletivamente os prejuízos de eventos individuais, em vez de deixar o indivíduo sofrer sozinho as consequências, é visto com um ato de solidariedade.

Outro princípio importante que surgiu nessa era foi o da probabilidade, após análise do número de vezes que o episódio ocorria na região foi possível estabelecer a frequência do evento, com isso concluíram o valor que representa o número de naufrágios na região. Então, após todo esse percurso, chegaram a uma equação simples: Cada navegação pagaria o valor do barco somado ao valor da carga multiplicado ao número de naufrágio e dividido pelo número de participante, esse

seria o preço do seguro contra naufrágio, que em termos técnicos se chama prêmio estatístico. O prêmio estatístico pago por todos os participantes ajudaria a repor as perdas do navio que naufragou.

E assim nasceu o seguro, da necessidade de proteção contra os prejuízos financeiro e de controlar o risco. Importante salientar que não evita os riscos, os eventos permanecerão acontecendo, mas é uma forma segura de repor uma perda eventual, sendo a melhor maneira de distribuí-los e minimizá-los.

Ou seja, o seguro e a reposição das perdas, e a compensação dos efeitos do acaso pela mutualidade, esta reposição e feita conforme as probabilidades através das leis da estatística.

Atualmente, o mutualismo ainda é utilizado pelas seguradoras em alguns países, mas pouco usado pelos consumidores, que optam por não arcar com os elevados custos de administração da modalidade, por exigir conhecimento especializado, isto é, o risco deixou de ser distribuído para ser transferido para outra entidade (seguradora) que assume e recebe em troca um prêmio.

O seguro continua sendo uma ferramenta de garantia do funcionamento da economia, ou seja, a disponibilidade do seguro incentiva a economia. Pois, o consumidor tem segurança para adquirir bens de valor mais alto e o empresário a confiança para realizar investimento que podem exigir recursos vultosos.

Assim como o seguro, o mundo do transporte de cargas movimenta bilhões de euros todos os anos, já que as transações precisam das relações dos transportes para seu aperfeiçoamento.

### 2.1.1 Do surgimento do contrato de seguro no mundo

O contrato de seguro de transporte marítimo pode ser considerado um dos mais antigos, em âmbitos internacionais, já que desde os primórdios as civilizações utilizam o transporte sobre as águas a fim de exercer atividades comerciais e comercializar riquezas.

Registros históricos apontam que em 4000 a.C. as civilizações mediterrâneas já dominavam as técnicas de navegação, o que

permitiu, inclusive, a existência de intensa relação comercial entre os habitantes da ilha Creta e o Egito.<sup>1</sup>

Portugal foi um dos pioneiros nos contratos de seguro da forma escrita.

Logo após, surgiu o primeiro contrato de seguro nos moldes atuais, que foi firmado em 1347(em Genova), com a emissão da primeira apólice contendo inúmeras cláusulas que garantiam ou isentavam os seguradores de pagarem as indenizações (era um contrato de seguro de transporte marítimo). As primeiras apólices são datadas de 11/07/1385, em Pisa (Itália), e 10/07/1397, em Florença (Itália), as apólices se tornaram comum, mesmo no final do século XIV.

Em Lisboa foi criada a primeira instituição voltada especificamente a regular as operações securitárias, a Casa de Seguros de Lisboa, onde foram promulgadas as “Regulações da Casa de Seguros de Lisboa”, em 1791, que foram mantidas em vigor até a proclamação da independência, em 1822. Devido ao seu grande desenvolvimento no seu campo do comércio marítimo na Europa e, também, porque a população reclamava por medidas que lhes assegurassem nas viagens marítimas, veio, então, para solucionar problemas oriundos da proteção contra os riscos que ameaçavam vida e bens, em especial os que eram transportados nas embarcações.

Em 1293, em Portugal, o Rei Lavrador D. Diniz estabeleceu a primeira forma de seguro, dedicada exclusivamente aos riscos marítimos, celebrando um acordo entre os mercadores, tendo como objetivo o pagamento de certas quantias “prêmio” sobre as embarcações. Este cálculo era feito de acordo com o porte da embarcação e o seu tráfego. Estes montantes serviam para fazer face aos “sinistros”, por perdas de navio e mercadorias. Não existe neste sistema a transferência para outrem de uma responsabilidade ou risco, mediante um prêmio, por isso poderá ser apelidado de embrião do seguro. Os seguros marítimos foram, assim, os primeiros a ser objeto de uma regulamentação. São promulgadas as primeiras leis sobre os seguros. Em Portugal, no reinado de D. Fernando I, a sua primeira lei sobre seguros, diz respeito a uma mútua para seguros de navios de lotação superior a 50 toneladas, os quais eram obrigatoriamente registrados. Esta é a data do primeiro resseguro que há conhecimento, e mais uma vez está relacionado com o seguro marítimo.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> FARIA, Sérgio Fraga Santos. **Fragmentos da História dos Transportes**. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2001

<sup>2</sup> DELGADO, Jose Augusto. Comentários ao novo Código civil. Das várias espécies de contrato do seguro – Arts. 757 a 802,

### 2.1.2 Do surgimento do contrato de seguro no Brasil

O Brasil, por ser uma colônia portuguesa, seguiu as mesmas condições comerciais de Portugal, que, naquele tempo, mantinha um vínculo comercial intenso com Inglaterra. Este, sem dúvida, foi principal país a ser beneficiado com a abertura dos portos brasileiros, no início do século XIX, o que começou a despertar um maior interesse pela atividade secundária.

O seguro no Brasil desenvolveu-se com a vinda da Família Real Portuguesa e com a abertura dos portos brasileiros, quando teve início a exploração de seguros marítimos, em 24 de fevereiro de 1808, pela primeira seguradora brasileira - a Companhia de Seguros Boa Fé – que tinha sede na então capital da colônia, Salvador/BA, sob a interveniência direta de Portugal (Casa de Seguro de Lisboa).

Devido ao crescimento nas relações comerciais entre os países tidos como “amigos de Portugal”, no Brasil surge a necessidade de uma maior regulamentação dos contratos de seguro, para que pudessem fiscalizar as operações comerciais, mais especificamente, no que diz respeito aos tributos a serem arrecadados. Em virtude de tal necessidade, foi instituída - em 1831 – a procuradoria de Seguro das províncias Imperiais, que atuavam segundo as leis portuguesas.

Somente em 1850, com a promulgação do código Comercial Brasileiro (Lei nº 556, de 25 de junho de 1850) é que, pela primeira vez, o seguro marítimo foi estudado e regulamentado em todos os seus aspectos, o que foi de fundamental importância para o desenvolvimento do seguro no Brasil, pois incentivou o aparecimento de inúmeras seguradoras. Em meados do século XIX, que conseguiram aprovar seus estatutos, atuando não só com o seguro marítimo expressamente previsto na legislação, como o seguro terrestre e o seguro de vida. Este, apesar de expressamente proibido – pelo Código Comercial- foi autorizado em 1855, sob o fundamento de que a proibição se referia quando feito juntamente com seguro marítimo.

Com a expansão do setor segurador no Brasil, as empresas de seguros estrangeiras começaram a se interessar pelo mercado brasileiro, surgindo – em meados de 1862 – as primeiras sucursais de seguradoras sediadas no exterior. Isso

provocou uma evasão de divisas expressivas e indesejável, pois estas sucursais transferiam para suas matrizes os recursos financeiros obtidos pelos prêmios cobrados.

Em 1895, surgiu a Lei nº 294, dispondo exclusivamente sobre companhias estrangeiras de seguros de vida, determinado que suas reservas técnicas fossem constituídas e tivessem seus recursos aplicados no Brasil, para fazer frente aos riscos aqui assumidos. Visando proteger os interesses econômicos do país, as empresas estrangeiras instaladas no Brasil passaram a ser supervisionadas, com base na legislação nacional. Com isso, algumas empresas fecharam suas sucursais, demonstrando não concordar com as disposições contidas no referido diploma legal. Mas, o mercado segurador brasileiro já havia alcançado o desenvolvimento satisfatório (final do século XIX) para ser manter.

Em 1901, entrou em vigor o Decreto nº 4.270/01, e, seu regulamento anexo – conhecido como “Regulamento Murtinho”, o qual criou a Superintendência Geral de Seguros (subordinada ao Ministério da Fazenda), teve como função fiscalizar todas as companhias seguradoras que atuassem no Brasil. A fiscalização era realizada de forma preventiva, examinando o requerimento de autorização – feito pela sociedade – para entrar em vigor, e, repressiva, sob a forma de inspeção direta e periódica das sociedades.

Em 1916, foi sancionada a Lei nº 3.071, que promulgou o “código civil brasileiro”, com um capítulo específico dedicado ao “contrato de seguro”. O Direito Privado do seguro era composto pelos preceitos do código civil e do código comercial, que fixaram os princípios essenciais do contrato e disciplinaram os direitos e obrigações das partes. Esses princípios foram essenciais para o desenvolvimento da instituição do seguro.

Com a promulgação da constituição de 1937, houve a criação dos seguros obrigatórios pelo decreto nº5.091 de 1940, em consequência do princípio de nacionalização do seguro. Eram seguros obrigatório para indústrias, comerciantes e concessionários de serviços públicos contra o risco de incêndio e transporte (ferroviário, rodoviário, aéreo, aquaviário, fluvial, lacustre)

No Brasil, a comercialização desse tipo de contrato de risco expandiu-se com o tempo, acarretando a necessidade simultânea de ser criado um sistema regulador específico, com o objetivo de proteger o mercado brasileiro das seguradoras internacionais. Assim, em 1939, foi criado pelo governo Vargas o Instituto de Resseguros do Brasil (Atual, IRB Brasil Re), para regular as operações de resseguro e de seguro em geral. Fez com que as empresas de menor capitalização e menos instrumentadas tecnicamente, que era o caso das nacionais, passassem a ter condições de concorrer com as estrangeiras, pois tinham assegurada a cobertura automática de resseguro. Contudo com o passar do tempo, o modelo monopolista e centralizador começou a não atender mais as necessidades do mercado. Esse órgão exorbitou a sua atuação no campo da fiscalização, impedindo um maior crescimento do setor segurador da época e restringido, com isso o crescimento desse ramo.

Com intuito de inibir essa atuação desordenada a qual tinha se tornado a do IRB, foi instituído- em 1966- através do decreto –Lei 73, o Sistema Nacional de Seguros Privados, criando-se a SUSEP (Superintendência de Seguros Privados), órgão responsável pelo controle e fiscalização das sociedades seguradoras, para substituir o departamento nacional de seguros privados e capitalização. Tal instituição detém poderes para apurar a responsabilidade e apena corretores de seguro que atuem culposa ou dolosamente em prejuízo das seguradoras ou do mercado; além disso, passa a ter papel primordial na proteção dos interesses dos consumidores.

De 1970 a 1974 houve uma redução brusca de seguradoras (de 176 para 97), devido ao incentivo do governo a fusão e aquisições, originado pela necessidade de fortalecer as seguradoras, pois no final da década de 60, ocorreram três sinistros (os incêndios que destruíram as fabricas de biscoite Marilu, a TV paulista e a fabricada Volkswagen em São Bernardo) que quase quebraram o mercado.

Na constituição Federal de 1988, os operadores do mercado securitário brasileiro conseguiram implantar discretos avanços. O artigo 21, inciso VIII, da constituição federal, “ Compete a União: [...] VIII – administrar as reservas cambiais do pais e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de credito, cambio e capitalização, bem como as de seguro e de previdência privada; [...]”, por exemplo, elevou a uma modalidade de investimento de contrato, passando a integrar o sistema financeiro nacional. Porem, aguarda – ainda hoje- a sua regulamentação

infraconstitucional, segundo dispõe o artigo 192, também da constituição federal, “ O sistema financeiro nacional, estruturado de forma a promover o desenvolvimento equilibrado do país e a servir aos interesses da coletividade, [...], será regulado por leis complementares que disporão, inclusive, sobre a participação do capital estrangeiro nas instituições que o integram.”<sup>53</sup>

A Fenaseg (Federação Nacional das Empresas se Seguros Privados), atualmente Confederação Nacional das Empresas de Seguro Gerais (CNSeg) em 1992, lança a Carta de Brasília, a primeira manifestação conjunta e consensual das seguradoras atuantes no Brasil, onde dá publicidades aos princípios que norteiam a atividade seguradora, falando sobre a necessidade de ampliação da imagem pública do contrato de seguro, bem como a desregulamentação do setor, visando – para tanto – ampliar os produtos e riscos seguráveis.

Dois meses depois da publicação da carta de Brasília, o IRB, a SUSEP e a secretaria de política econômica lançaram o plano diretor do sistema de seguros capitalização e previdência complementar, que, dentre outras solicitações possibilitou que fossem gastos mais recursos do mercado segurador nacional, buscando, assim, dar maior garantia aos riscos assumidos pelas seguradoras, bem como aos segurados . Em 1996 houve a liberação de entrada de empresas estrangeiras no mercado, possibilitando que o capital estrangeiro participasse com 50% ou um terço das ações de seguradora brasileira. Esse respaldo – legal – fez com que, a partir de junho de 1996, mais de 20 empresas entrassem no Brasil. No mesmo ano, ocorreu a quebra do monopólio do IRB pela emenda nº 13 à constituição federal, dando nova redação ao Art. 192, II. A lei Complementar nº126/07 e suas regulamentações posteriores concluíram o processo de abertura de resseguro.

## **2.2 Dos fundamentos do seguro**

O seguro é um contrato bilateral, sinalagmático, oneroso, aleatório, consensual, de execução sucessiva ou continuada e de adesão. É um ato bilateral, pois ambas as partes contraem obrigações decorrentes de referido contrato; é sinalagmatico em virtude de haver dependência reciproca das obrigações; é oneroso em virtude de que o segurado procura obter uma proteção patrimonial e o segurador

---

<sup>3</sup> Brasil, Legislativo. Constituição da República Federativa do Brasil (1988), São Paulo: RT, 2013

visa a vantagem patrimonial; é aleatório porque entre as prestações devidas não há equivalência; trata-se de contrato consensual, pois surge através do acordo de vontades; é contrato de execução sucessiva ou continuada, por tratar-se de negócio que se destina a uma certa duração, por menos que seja o tempo, a fim de proteger o bem ou a pessoa, por último, é um contrato de adesão em virtude de que o contratante, ou seja, o segurado, na contratação, deve aderir a todas as cláusulas preestabelecidas pelo segurador, não lhe sendo facultado discutir quaisquer uma delas. E está disciplinado no código civil, em seus artigos 757 a 802.

Trata-se de um contrato onde uma das partes é o segurado - podendo ser pessoa física ou jurídica - e a outra parte é a seguradora. Ao documento que formaliza esse contrato dá-se o nome de apólice, onde a seguradora se compromete em pagar ao segurado - durante ao período de vigência da apólice - o valor referente a eventual perda financeira, esse processo chama-se indenização. Para o contrato vigorar, o segurado precisa pagar a seguradora o preço do seguro, que em termos técnicos se chama prêmio. Regulamentado pelo Código Civil no seu art. 757 que diz, "Pelo contrato de seguro, o segurado obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra risco predeterminados."<sup>6</sup> Em suma, o segurado transfere o risco, que é o objeto do contrato, a seguradora durante um período de vigência contratual através da apólice e recebe em troca o prêmio correspondente e atribuído ao risco.

O cálculo desse prêmio é feito pelo profissional da área de atuária na seguradora, trata-se de um setor primordial, pois calcula o impacto financeiro do risco e da incerteza com base nas pesquisas e análise de dados a fim de estimar a possibilidade e o custo provável da ocorrência de eventos ou sinistros. Com isso, podem aconselhar a empresa sobre a maneira como ele deve investir os recursos para obter o Máximo de rentabilidade de seus investimentos sob os riscos potenciais. Vale ressaltar que sendo um contrato de adesão, onde as cláusulas já estão preestabelecidas, cabe a parte contraente aderir a todas as cláusulas (inclusive as limitativas), e, estando ele sob a proteção contratual do código de proteção ao consumidor, não podendo ser abusiva. Na dúvida, deve-se interpretar conforme interesse do segurado ou beneficiários.

Com relação a cláusula abusiva, esta é considerada nula de pleno direito, conforme dispositivos no artigo 51 do Código de Defesa do Consumidor, enquadrando - se nesse rol somente as que restringem direitos ou obrigações fundamentais

inerentes a lei ou ao contrato, que se mostram excessivamente onerosas para o consumidor, ou, seja as que são incompatíveis com a boa-fé ou a equidade.

O seguro, assim como todos os contratos, é baseado no princípio da boa-fé conforme art. 765 do código civil que fez “ 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”, já que se trata de um contrato especulativo, onde a seguradora calcula o prêmio e a perda esperada através de um perfil traçado com as informações passadas pelo segurado, obedecendo ao art. 768 que assim prescreve, “ O segurado perderá o direito à garantia se agravar intencionalmente o risco objeto do contrato”<sup>8</sup> e também o art. 766” Se o segurado, por si ou por seu representante, fizer declaração inexatas ou omitir circunstâncias que possam influir na aceitação da proposta ou na taxa do prêmio, perderá o direito à garantia , além de ficar obrigado ao prêmio vencido.” Ou seja, caso o segurado omita alguma informação que agrave o risco e conseqüentemente o prêmio, o contrato é nulo, já que infringira o referido princípio.

Existe a necessidade de um intermediário, denominado corretor de seguro, que deve está habilitado pela SUSEP, para fim de contratação de seguros no Brasil. A função do corretor de seguros é intermediar os conflitos de interesse entre a seguradora e o segurado, exercer um papel semelhante ao do advogado, sendo o responsável legal que representa o segurado e defende, assim, seus interesses diante da seguradora.

### **2.3 Da classificação dos seguros no Brasil**

Classificados oficialmente existe hoje, no Brasil, 89 ramos de seguros que apresentam uma grande variedade de detalhamento. O seguro de responsabilidade civil, por exemplo, possui oito ramos distintos. Por isso, utiliza-se um nível mais agregado de análise, derivado da circula 295 de 2005 (da Superintendência de Seguros Privados – SUSEP), que trabalha com 12 grupos, que deve ser acrescentado ao 13º grupo agregado, relativo aos seguros de Saúde, pois estes são regulados pela Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS).

Conforme a SUSEP, seguem os grupos: Patrimonial (Seguros contra incêndio e roubo de imóveis, bem como seguros compreensivos residenciais e empresariais,

lucros cessantes , risco de engenharia, etc.); Riscos Especiais (seguros contra risco de petróleo, nucleares e satélites); Saúde, Responsabilidades e Cascos (seguro contra risco marítimo, aeronáutico, responsabilidade civil hangar e seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações e suas cargas – DPEM); Automóvel e Transporte (seguro de transporte internacional e nacional e de responsabilidade civil de cargas, do transportador e do operador); Risco financeiro (seguros diversos de garantia de contratos e fianças locatícia), Credito (seguro de credito a exportação e contra risco comerciais, de devedores e políticos), Pessoas (seguro de vida, e acidentes pessoais, planos de previdência privada, prestamista e educacional), Habitacional (seguros contra risco de morte e de invalidez permanente e de danos físicos ao imóvel financiado), Rural (seguros agrícola, pecuário, de florestas e penhor rural) e Outros (risco de seguro no exterior e de sucursais de seguradora no exterior).

Existe ainda uma agregação de ramos maior que divide em seguros de vida, saúde e elementares. Observa-se que no Brasil, seguro saúde foi classificado separadamente pelo decreto 60.589 de 23 de outubro de 1967, mas, no exterior, costuma – se inclui-lo nos seguros elementares, dividindo o mercado em dois grupos Ramo vida e ramo “Não vida”

No âmbito do Direito do seguro, mas especificamente no Direito de Transporte, temos a soma de outros ramos, como o Direito Marítimo, Direito da navegação, o Direito Aeronáutico, o Direito das Obrigações e etc:.

## **2.4 Da importância do direito do seguro**

O mercado de seguros é um dos mais importantes segmentos econômicos de todo o mundo, visto que não existe atividade empresarial séria que não esteja, de alguma forma, amparada por alguma forma de seguro. Por esse motivo, não poderia esta atividade está desamparada pelo regramento jurídico. E, por existirem tantas regras legais que disciplinam, originou e se manteve o Direito do Seguro.

Trabalhar com o direito do seguro é esta sempre diante das novidades, o que exige um continuo desenvolvimento profissional, mas apesar de toda sua importância, o direito do seguro permanece desconhecido para a maioria das pessoas até os dias atuais.

Conforme Paulo Henrique Cremoneze,<sup>4</sup>

Curiosamente, a despeito de toda essa importância e profusão de adjetivos positivos, o contrato de seguro, como Direito de seguro, continua a ser um ilustre desconhecido das pessoas em geral. Mesmo os órgãos, monocráticos ou colegiados, do poder judiciário demonstram alguma dificuldade em lidar com as particularidades, conceito, instrumentos e institutos próprios de cenário secundário. Esse desconhecimento gera, muitas vezes, um imerecido e injusto ranço ideológico contra o mercado segurador por parte das pessoas em geral.

Em suma, o Direito do seguro é instrumento de mais alta relevância para o Estado e para o povo em geral. Tanto para as chamadas leis de controle, como também para as leis de contrato, que cuidam de preservar o equilíbrio das relações, garantir a boa proteção dos interesses dos segurados, beneficiários e terceiros prejudicados. Essas leis têm o objetivo de evitar o império absurdo dos tecnicismos e a profusão de normas administrativas, fatores estes que depreciam a instituição, confundem os consumidores, geram a incerteza para os próprios seguradores e resseguradores, promovendo a discriminação social e empresarial, e com isso põem a perder a desejada função social do contrato de seguro.

---

<sup>4</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. Temas de Direito do Seguro e de Direito dos Transportes. São Paulo, 2010

### 3 DO SEGURO DE TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL

#### 3.1 O contrato de seguro de transporte

O seguro de transporte garante ao segurado tanto o reestabelecimento de seu equilíbrio econômico, quando se responsabiliza pelo transporte de passageiros e animais.

O seguro de transportes garante ao segurado uma indenização pelos prejuízos causados aos bens segurados durante a seu transporte em viagens aquaviárias, terrestre e aéreas, em percurso nacionais e internacionais.

A cobertura pode ser entendida durante a permanência das mercadorias em armazéns.<sup>5</sup>

É obrigatório para as empresas de transporte e embarcações e embarcadores, ao menos no que se refere a cobertura de responsabilidade civil do transportador e do embarcador. Tem-se por “cobertura” a proteção conferida por um contrato de seguro ou de resseguro.

O seguro de transportes é contratado pelo dono da carga e é de contratação obrigatória para pessoas jurídicas, à exceção de órgãos públicos. Já o seguro de responsabilidade civil do transportador deve obrigatoriamente ser contratado pela empresa de transportador seja responsável, como colisão, capotagem, abalroamento, incêndio ou explosão do veículo transportador.<sup>6</sup>

O seguro de transporte divide-se em aquaviário (fluvial e lacustre), terrestre (rodoviário e ferroviário) e aéreo, pode ser contratado por todo aquele que tiver interesse em preservar o patrimônio – carga transportada – contra os riscos da viagem. São exemplos de possíveis contratantes: dono da mercadoria; credor hipotecário; agente transportador; administrador de eventual crédito. Ou seja, qualquer pessoa que tenha interesse segurável.

---

<sup>5</sup> Brasil . Ministério da Fazenda. Seguro de Transporte

<sup>6</sup> Ibidem

O seguro de transportes internacionais pode ser feito por importadores (pessoas físicas ou jurídica). Trata-se do interesse em garantir o destino da carga, que pode ser: indústria, comércio, empresas distribuidoras, transportadoras, importadores e exportadores de bens e mercadorias. Este interesse segurável será esclarecido no contrato de compra e venda, onde estará definido a partir de que momento o interesse segurável passara do vendedor ao comprador da mercadoria, ou seja, neste constara quem tem a obrigação de contratar o frete.

Conforme Maria Helena Diniz,<sup>7</sup>

A empresa de transporte, pessoa física ou jurídica, está apta a oferta e á prestação de serviços, de deslocamento de pessoas e de mercadoria por via terrestre, aérea, aquaviária e ferroviária, mediante contratos celebrados com os respectivos usuários, revestindo-se para tanto de forma comercial, quer em nome individual, quer em nome coletivo, e assumindo os riscos decorrentes desse empreendimento.

O contrato de seguro de transporte é, na maioria das vezes, posterior a dois outros: compra e venda (representado pela nota fiscal) e o transportes de mercadorias (representado pelo conhecimento de embarque). O conhecimento de Embarque é um contrato de transporte de mercadoria feito entre o comprador (ou vendedor) e o transportador, quando não e ele próprio quem faz o transporte, que por sua vez pode dar lugar a um terceiro contrato: o contrato de seguro de transporte.

O contrato mercantil de compra e venda é um negócio jurídico independente e autônomo do contrato de transporte, mas a relação entre eles é inegável. Já que o contrato de compra e venda aperfeiçoa-se com a tradição, nas situações em que envolvam alguma distância geográfica, ou em casos de bens de grande porte não ocorre a tradição sem a ocorrência do transporte. É o tipo de contrato e venda, que define-se a responsabilidade pela contratação do seguro é do vendedor ou comprador da mercadoria. Existem dois principais contratos de compra e venda: o frete *free on Board* – FOB, onde fretes e demais despesas acessórias são por conta do comprador. O vendedor é o responsável pela contratação do transporte e do seguro da mercadoria até a colocação da mesma a bordo da embarcação, cabendo ao comprador contratar transporte e o seguro a partir desse ponto. E o *Cost insurance freight* - CIF, neste , o frete e demais despesas acessórias são por conta do vendedor, ou seja, prevê a obrigatoriedade do exportador providenciar o transporte e o seguro até o porto de destino final (costuma ser utilizado nas exportações).

---

<sup>7</sup> Diniz, Maria Helena. **Tratado Teórico e prático dos contratos.** São Paulo, Saraiva, 2003

### 3.1.1 Das características do contrato de seguro de transporte

Os documentos fundamentais para a contratação dos seguros de transportes são: proposta, apólice, endosso, averbação, fatura ou conta mensal e certificado de seguro; usado em seguros de transportes internacionais – exportações com a finalidade de provar a contratação do seguro junto a bancos financiadores, compradores das mercadorias ou terceiros com algum interesse nos bens.

A proposta é o primeiro dos instrumentos necessários a efetivação do seguro de transporte, é um documento que contém todas acerca dos riscos que deverá vir preenchido e assinado pelo interessado em contratar o seguro. A seguradora dispõe do prazo de quinze dias para o seguro ou emitir a apólice, salvo no ramo “transportes”, quando a cobertura se restrinja a uma única viagem, caso em que o prazo para recusar a proposta reduz-se para sete dias.

A apólice consiste no instrumento básico do contrato de seguro, onde constam as suas condições gerais. Os seguros podem ser contratados através de apólice avulsas, ou seja, uma para cada embarque, devendo a seguradora ser consultada antes do início de cada risco (viagem), ou através de apólice aberta (averbação), sendo todas as cargas amparadas em um único instrumento, este é indicado para importadores com mais de quatro embarques mensais. Existem três tipos de apólice para seguros de transporte, que são: apólice avulsa, recomendada para segurados com pouco embarques; apólice de averbação, recomendada para segurados que efetuem embarques com frequência, que ao contrário da apólice avulsa devem especificar as mercadorias; apólice anual com prêmio fracionado, também conhecida por apólice ajustável, uma vez que é emitido anualmente, com base na estimativa anual de embarques e tem seu ajuste feito periodicamente com base nos embarques efetivamente realizados.

A averbação é um documento pelo qual o segurado comunica a seguradora a realização dos embarques, no saco de apólices de averbação.

O endosso é um documento emitido pela seguradora para complementar, prorrogar, cancelar ou efetivar qualquer tipo de alteração no contrato de seguro existente, fazendo parte integrante da apólice.

A fatura mensal é um documento emitido pela seguradora para cobrar o prêmio do seguro nas apólices de averbação.

Por fim, o certificado de seguro é usado em seguros de transporte internacionais com a finalidade de provar a contratação de seguro junto a bancos financiadores, compradores das mercadorias ou terceiros com algum interesse nos bens.

### 3.1.2 Do contrato de seguro de transporte internacional

Este proporciona uma proteção ampla para os bens e mercadorias transportados em todo território internacional. Refere-se a embarques de exportação e importação e importação, ainda incluindo bagagens de viagens.

O seguro de transporte internacional de importação visa cobrir perdas e danos que venham a ocorrer durante a viagem iniciada no exterior e terminada no Brasil. O contrato principal deste seguro é de compra e venda, baseado nos chamados Incoterms (International Commercial Terms / Termos Internacionais de Comercio). Nos quais, definem regras e práticas neutras, de caráter facultativo, criados para administrar conflito oriundos da interpretação de contratos internacionais firmados entre exportadores e importadores de mercadoria sobre as despesas decorrentes das transações e a responsabilidade sobre perdas e danos, isto é, onde o exportador deve entregar a mercadoria, quem paga o frete, e o responsável pela contratação do seguro.

Após agregados aos contratos de compra e venda, os Incoterms passam a ter força legal com seu significado jurídico preciso e efetivamente determinado. Assim, simplificam e agilizam a elaboração das cláusulas dos contratos de compra e venda. Vale ressaltar que as regras definidas pelos Incoterms valem apenas entre os exportadores e importadores, não produzindo efeitos em relação às demais partes envolvidas, tais como: despachantes, seguradoras e transportadores.<sup>8</sup>

No contrato de compra e venda se definem o início das coberturas do seguro de transporte internacional de importação, este tipo de seguro e de contratação

---

<sup>8</sup> BRASIL. **Termo Internacional de comercio- Inconterms**

facultativa pelo importador, mas caso contratado deverá cumprir as exigências quanto ao local de contratação, assunto que se tornou polêmico.

Em 18 de janeiro de 1971 o Conselho Nacional de Seguros Privado (CNSP) editou a Resolução nº 003, onde determinava que o seguro de transporte internacional de mercadorias importadas, em regra, deveria ser realizado por intermédio de sociedades seguradoras estabelecidas no país, com o intuito de promover a expansão do mercado segurador brasileiro.

Já em 15 de janeiro de 2007 foi publicada a LC nº 126 que permitia às pessoas jurídicas poderem contratar seguro no exterior para a cobertura de riscos também no exterior, desde que tempestivamente informassem essa contratação ao órgão brasileiro, responsável pela fiscalização do mercado segurador, no caso a SUSEP.

Após esta publicação, em 17 de julho do mesmo ano foi editada a resolução nº165 do Conselho Nacional de Seguros Privados estabelecendo a regra segundo a qual a contratação de seguro no exterior poderá ser realizado por pessoas naturais residentes no país ou por pessoas jurídicas domiciliadas no território nacional. Fazendo com que surgisse o entendimento de que, a permissão para constatar seguros no exterior, somente fosse concedida a pessoa física e, mesmo assim restritas às situações previstas no próprio art. 6º da Resolução nº 165, nesse momento, deu início a uma batalha doutrinária, ou seja, havia interpretações antagônicas sobre o assunto.

Foi então que, em 17 de dezembro do mesmo ano, o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) publicou a resolução nº 180, revogado expressamente em seu art. 1º a Resolução CNSP nº 003, de 18 de janeiro de 1971, ou seja, acabando com a obrigatoriedade de que o seguro de transporte internacional de mercadorias importadas deva ser realizado por sociedade seguradoras estabelecidas no Brasil.

Esta polemica surgiu pela dúvida sobre a legalidade de realizar importações com incoterms CIF (cost, insurance and freight) que não utilizados para transporte aquaviário e CIP (carrige and insurance paid to) utilizados para qualquer modalidade de transporte. Esses Incoterms são os termos que obrigam o exportador a entregar a mercadoria ao comprador com o seguro de transporte internacional, querendo dizer que o custo do transporte e o seguro ficarão sob responsabilidade do exportador. Nessas operações, o importador realiza compra de mercadoria – que lhe foi vendida – com a garantia do seguro de transporte incluído, cuja apólice foi contratada pelo exportador (no exterior), tendo o importador brasileiro como beneficiário.

Essa polemica tem seu fim com a resolução nº 21 de 8 de abril de 2011, onde a câmara do comercio exterior comunicou que nas exportações e importações brasileira serão aceitas quaisquer condições de venda praticadas comercio internacional, desde que compatíveis com o ordenamento jurídico nacional. E com a declaração da SUSEP abaixo citada.

A Superintendência de Seguros Privados (Susep) é o órgão responsável pelo controle e fiscalização dos mercados de seguro no Brasil. No ano passado, a Susep declarou, em resposta a consulta efetuada sobre o tema, que não existe em sua regulamentação qualquer vedação para os importadores brasileiro obterem seguro através de importantes com Incoterms CIF e CIP, e não identifica qualquer irregularidade nas importações com esses termos. Com a resolução CNSP 03/71, não há mais a obrigatoriedade de que o seguro de transporte internacional de mercadorias importadas se já realizado exclusivamente por sociedades seguradoras estabelecidas no Brasil.<sup>9</sup>

Porém, apesar de ser permitida a importação CIF e CIP, os importadores brasileiros evitam importar com estes termos, pois por muitas vezes a seguradora do exportador não possui representante no Brasil, o que torna necessária a contratação de surveyors (vistoriadores) para regular por conta do importador, fazendo com que não seja vantajoso.

Já o seguro de transporte internacional de exportação visa cobrir perdas e danos que venham a ocorrer durante viagem iniciada no Brasil e terminada em algum pais do exterior. É destinado ao exportador da mercadoria, transportada por via marítima, aérea ou terrestre. Não obrigatoriamente deverá ser contratado pelo exportador, apenas as exportações cuja condições de venda for CIP ou CIP (custo, seguro e frete por conta do exportador brasileiro) ou C&I (custo e seguro por conta do exportador brasileiro).

No transporte internacional existem as condições gerais (viagens aéreas, marítimas e terrestres e especiais) aplicáveis ao seguro, enquanto as especiais são clausulas padronizadas, que devem ser anexadas à apólice, para complementar ou modificar as condições gerais, sendo algumas de aplicação obrigatória.

São obrigatórias, no seguro de transporte internacional de importação, as cláusulas especiais que disciplinam a composição franquias e vistorias, e, facultativas,

---

<sup>9</sup> BRASIL. **Seguradoras tem novas regras para cargas internacionais**

as cláusulas de moedas estrangeiras e de coberturas. Estas são facultativas, por dependerem da garantia escolhida pelo segurado, que definem os riscos cobertos e não cobertos, como também o início e o término de cobertura e podem ser aplicadas tanto nos seguros de importação com exportação.

As principais coberturas que podem ser contratadas no seguro de transporte de carga são: básicas, adicionais e de responsabilidades civil.

Seguro responsabilidade civil do transportador em viagem Internacional – RCTR-VI: (Danos à carga transportada). A circulação dos meios de transporte no Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai) Tem a cobertura da carga transportada nesses países. Garante perdas ou danos sofridos pelos bens ou mercadorias de propriedade de terceiros que são transportados, da origem ao destino final, desde que causados por colisão, capotagem, abalroamento, tombamento, incêndio ou explosão do veículo transportador.<sup>10</sup>

### 3.1.3 Do sinistro do seguro de transporte internacional

Os sinistros são pagos na mesma moeda da contratação do seguro. Quando os beneficiários só residentes no Brasil, a indenização é feita na moeda nacional, convertidos os prejuízos e despesas ao câmbio oficial de compra da data de liquidação do sinistro.

Os prêmios em dólares são pagos em cheques nominativos ao instituto de Resseguros do Brasil (IRB), adquiridos pelo segurado em qualquer banco autorizado a operar em câmbio, e, o IRB, credita às seguradoras o equivalente em reais. Esses prêmios são isentos de custos de apólice e de Imposto sobre Operações Financeiras (IOF)

O pagamento a beneficiários no exterior é efetuado através de cheques em moedas estrangeiras.

Uma vez entregue pelo segurado toda a documentação exigível, que deve constar das condições da apólice, a seguradora efetuará o pagamento de indenização no prazo de trinta dias. No caso de solicitação de outros documentos além daqueles considerados básicos para a liquidação de sinistros, este prazo será suspenso, e terá a sua contagem reiniciada a partir do dia útil subsequente aquele em que forem completamente atendidas as exigências.<sup>1711</sup>

---

<sup>10</sup> \_\_\_\_\_ **Tipos de cobertura e responsabilidade civil**

<sup>11</sup> BRASIL, Ministério da Defesa. SUSEP. **Seguro de trabalho**

Logo, as seguradoras requisitam o cheque em moeda estrangeira ao Instituto de Resseguro do Brasil para efetuarem o devido pagamento da indenização.

### 3.2 Do contrato transporte

#### 3.2.1 Das fontes legais do contrato de transporte

O contrato de transporte, de forma geral, é disciplinado por várias fontes legais, a saber: inicialmente, pelo código civil, nos artigos 730 a 756, mas além dessa fonte sofre influência de outras de fontes importantes, como o decreto 2681/12, que apesar de ter sido criado para os transportadores ferroviários, disciplina a situação jurídica dos transportadores em geral por entendimento jurisprudencial. Outrossim existe hoje entendimento de muitos estudiosos e operadores de direito, moderadamente aceito pela jurisprudência, da possibilidade de aplicação do código do consumidor.

Ademais, o artigo 732 do código civil atual assim dispõe, “Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições do código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenção internacionais”.<sup>12</sup>

No mesmo sentido, o entendimento de Paulo Henrique Cremoneze,<sup>13</sup>

[...] as fontes legais regem o contrato de transporte em perfeita harmonia, não havendo sobreposição de uma fonte a outra. Pode-se dizer que o código civil dá a linha-mestra do contrato de transporte, ao passo que as demais fontes legais colaboram em disciplinar tão importante ramo da atividade econômica. [...] Embora o próprio texto legal tenha ressaltado que a legislação especial e tratados e convenção internacionais são aplicáveis somente quando compatíveis ao conteúdo do código civil, convém esclarecer que há que se ter

---

<sup>12</sup> BRASIL, Legislativo. **Lei Ordinária nº.10.406/02. Código Civil. São Paulo: RT, 2013**

<sup>13</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. **Temas de direito do seguro e de direito dos transportes**. São, Editora Quartier, 2010.

muito cuidado quanto a eventual aplicação de tratados a convenção internacionais. Em verdade, a tradição jurídica brasileira sempre se mostrou refratária aos acordos e convenções internacionais, quase todos influenciados pelos transportadores e com vistas a atender aos interesses dos países mais ricos.

Portanto, pode-se dizer que todas as cláusulas contratuais desse contrato são relativas, devendo ser analisadas no caso concreto e interpretadas de acordo com o ordenamento jurídico brasileiro a fim de evitar eventuais abusos pelos transportadores.

### 3.2.2 Da classificação do contrato de transporte

Em relação à classificação do contrato, o código civil estabelece no seu artigo 730 “o contrato de transporte é aquele em que alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para o outro, pessoa ou coisa”.<sup>14</sup>, ou seja, trata-se de negócio jurídico típico, formal, bilateral, oneroso, comutativo, consensual e de adesão. É contrato típico, pois possui previsão legal expressa, conforme citado acima, mas não solene; bilateral pela constituição de obrigações recíprocas para os contraentes, o segurador com o dever de pagar o prêmio, ou seja, mediante retribuição ou pecúnia e a seguradora, por sua vez, com a contraprestação de pagar a indenização no caso de ocorrência de sinistro; oneroso por trazer vantagens para ambas as partes às partes, mediante um sacrifício patrimonial às mesmas; comutativo, pois as prestações dos contratantes são previamente estabelecidas, já estão certas; consensual porque se considera celebrado pelo simples acordo de vontade; por fim, considera-se contrato de adesão por conter cláusulas e condições pré-estabelecidas pelo transportador, não cabendo ao segurador dispor sobre elas, e sim aderir ou não o que lhe é proposto, as chamadas cláusulas adesivas

Por esta última classificação fala-se em contrato típico de adesão, onde o usuário do navio não tem, praticamente, nenhum direito de alterar seus termos, cláusulas e condições que se encontram previamente impressas, onde o transportador impõe sua vontade, mediante contrato escrito com cláusulas previamente estipuladas e, por sua vez, a vontade do embarcador ou do destinatário da carga limita-se a sua adesão.

---

<sup>14</sup> Brasil, legislativo Op. cit

Para Humberto Theodoro Junior,<sup>15</sup>

[...] a Ideia tradicional de contrato vê na vontade dos contratantes a força criadora da relação jurídica obrigacional, de sorte que nesse terreno prevalece como sistema geral a liberdade de contratar, como expressão daquilo que se convencionou chamar de autonomia da vontade.

Por esse entendimento se diz que a força obrigatória do princípio da autonomia de vontade, consenso dos contratantes, encontra-se mitigado no contrato de transporte, cabendo, portanto, analisar a intenção das partes no momento da celebração do contrato. Por conseguinte, existe uma tendência hoje dos tribunais de flexibilização dessas cláusulas.

Segundo Paulo Henrique Cremonese,<sup>16</sup>

Em que pese o contrato de transporte marítimo não ter sofrido alteração profundas em sua estrutura nos últimos dois séculos e de sua natureza adesiva, verifica-se a tendência recente dos tribunais brasileiros no sentido de flexibilizar as cláusulas e condições contidas nesse contratos, por meio dos quais o embarcado “adere” às cláusulas e condições preestabelecidas pelo transportador, afim de ter sua carga transportada, E ao se falar em adesão do embarcador, também se fala em adesão involuntária do destinatário da carga confiada para transporte, haja vista a estipulação em favor de terceiro.

Ademais, normalmente, esse contrato é celebrado entre embarcador e transportador, sendo nem sempre possível à participação do destinatário final da obrigação de transporte, mais ainda sim é considerado parte por equiparação legal. Sendo este, um mecanismo forte para o direito das obrigações, pois permite ao beneficiário de uma obrigação defender seus direitos como parte fosse.

### 3.2.3 Da natureza jurídica do contrato de transporte

Após desmembramentos de seus elementos constitutivos, conclui-se que o contrato de transporte não exaure sua natureza jurídica no fato de ser um típico

---

<sup>15</sup>THEODORO JUNIOR . Humberto . **Contrato – Principios Gerais** .São Paulo, Editora RT, 1999,

<sup>16</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. **Temas de direito do seguro e de direito dos Transportes**

contrato de adesão, mas também tem sua natureza jurídica na responsabilidade do transportador.

Desmanchando-se o contrato de transporte em seus elementos constitutivos, salienta-se o de receber o condutor ou transportador, pessoa natural ou pessoa jurídica, a coisa móvel, que se incumbe de remover, encarregando-se de conserva-la em perfeito estado, a fim de entrega-lo no ponto de destino.<sup>17</sup>

Em regra, essa responsabilidade civil de serviços é objetiva, não depende de comprovação de culpa, por caracterizar relação de consumo, face o contrato de prestação de serviço.

### **3.3 Do contrato de transporte marítimo**

#### **3.3.1 Do contrato de seguro de transporte**

O transporte marítimo de cargas é um dos ramos mais significativos no mercado de seguro, operando bons lucros às seguradoras, o que traz especial interesse ao mundo jurídico, pois em torno de noventa por cento do mercado mundial de transportes de cargas é feito pela navegação marítima. Sendo, portanto, um dos contratos mais antigos da história e vital para economia global.

O contrato ou documento que origina o contrato de transporte marítimo, mais comumente, além do conhecimento de Embarque, Conhecimento de frete e outros, é o conhecimento Marítimo, que serve para registrar as condições pactuadas para determinado transporte, onde além das condições consta a descrição completa das mercadorias confiadas ao mesmo. A lei confere ao Conhecimento Marítimo a qualidade de representar a mercadoria nele aludida, ou seja, faz dele um título de credito. Podendo com isso, ser inclusive endossado, onde terá o direito de propriedade da carga contra o transportador aquele que for o ultimo endossatário, ou seja, possui natureza contratual.

No mesmo sentido, para Márcio Roberto Moreia,<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> FERREIRA, Waldemar. **Tratado de Direito Comercial**. São Paulo. Saraiva, 1965

<sup>18</sup> Moreia, Márcio Roberto Gotas, **Contrato de transporte internacional de cargas**

O contrato de transporte marítimo é instrumentalizado pelo conhecimento de embarque, também denominado como conhecimento marítimo, ou pela expressão inglesa Bill of Lading (BL), que é um documento expedido pelo navio (transportador) ao embarcador, declarando o recebimento de determinada carga a bordo e especificando, dentre outros detalhes, o frete pago ou a paga.

Como todo contrato de transporte, o marítimo é considerado um contrato de adesão, com as cláusulas impressas e um contrato de fim, sendo imprescindível para o aperfeiçoamento do negócio jurídico, o resultado positivo da obrigação, o devedor da obrigação vincula-se ao resultado positivo da mesma perante o destinatário da carga.

E como não há qualquer influência por parte do embarcador ou destinatário da carga na estipulação das cláusulas do conhecimento marítimo, tratando-se de uma imposição contratual unilateral por parte do transportador, existe um cuidado para não permitir a sujeição a esse dirigismo contratual imposto, fazendo com que haja controvérsias a respeito de dois itens deste contrato, a limitação de responsabilidade e foro de eleição.

Por Paulo Henrique Cremonese,<sup>2519</sup>

As cláusulas limitativas de responsabilidade e as que tratam do foro de eleição são manifestações abusivas e não se encaixam dentro da interpretação sistemática do ordenamento jurídico brasileiro. É bem verdade que há quem sustente o contrário, vale dizer, a validade, ainda que parcial das referidas cláusulas. [...] notoriamente são desfavoráveis aos interesses nacionais.

Logo, não se deve aceitar a eventual validade e eficácia das referidas cláusulas.

O conhecimento marítimo é o instrumento que estabelece o vínculo jurídico entre o transportador, o consignatário das mercadorias transportadas e o destinatário da carga por equiparação legal e, em segundo plano, ao segurador, tanto de embarcação quanto das cargas transportadas.

Quase todos os transportes marítimos são cobertos por seguros específicos, pois dificilmente os exportadores ou importadores operam transporte de cargas valiosas sem seguro, por este motivo quase sempre uma das partes litigantes em

---

<sup>19</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. **Temas de Direito do seguro e de direito dos transportes**. Editora Quartier, 2010

uma lide forense é uma sociedade seguradora, pois foi quem se obrigou contratualmente a segurar o transporte marítimo de alguma forma inadimplido.

A cabotagem (viagem marítima na costa brasileira), fluvial (viagem em rios ) e Lacustre (Lagos brasileiros), são seguros destinados ao embarcador e proprietário da mercadoria transportada em navios de linha regular. As principais coberturas são: danos acidentais (cobertura) ou os danos de origem extrema que sobrevenham ao objeto segurado (Todos os riscos).

Responsabilidade civil do Armador – Cargos (RCA-C): O transportador aquaviário tem a garantia de reembolso de indenização que ele for obrigado a pagar por prejuízos causados às cargas sob sua responsabilidade. É o seguro obrigatoriamente contratado por transportadores marítimos, fluviais e lacustre, possuindo cobertura ampla e restritas. Pode ser contratado tanto para viagens nacionais quanto para internacionais.<sup>20</sup>

Esta modalidade de seguro se propõe a dar cobertura securitária, ou seja, garantias aos consignatários, aos credores de cargas embarcadas e navios.

### 3.3.2 Do direito internacional marítimo

Em termos de Direito Internacional Privado, o contrato de transporte marítimo é um dos principais temas, pois é indispensável ao aperfeiçoamento do contrato de compra e venda internacional, mediante tradição ficta.

Pode-se dizer que dentre a divisão em direito público e privado, o direito marítimo é classificado em direito misto, ou seja, não há predominância de um deles e sim uma confusão de interesse entre um e outro.

Em relação ao ordenamento jurídico brasileiro, diz-se que o direito marítimo é uma parte de direito comercial dedicada ao entendimento das normas que regulam o comércio marítimo, com seus atos e negócios jurídicos inerentes. Mas em termos internacionais predomina o entendimento de que o direito marítimo é direito autônomo.

### 3.3.3 Dos Incoterms – Termos internacionais de comércio

---

<sup>20</sup> Tipos de cobertura, Responsabilidade civil. Disponível em :<[HTTP://www.tudosobreseguro.org.br](http://www.tudosobreseguro.org.br)>

Os Incoterms, “ International Commercial Terms”, são os termos internacionais de comercio que teve sua mais recente versão publicada em 2010 pela Câmara de Comercio internacional – “International Chamber of Commerce ICC “, com entrada em vigor em 01 de janeiro de 2011.

Os termos internacionais de comercio são representados por meio de uma sigla e tem o objetivo de estabelecer as condições de venda, como a distribuição de custos, quem suporta o risco do transporte; a responsabilidade dos direitos aduaneiros e o local de entrega da mercadoria.

Representados por meio de siglas (3 letras), os termos internacionais de comercio se tratam efetivamente de condições de venda, pois definem os direitos e obrigações mínimas do vendedor e do comprador quanto a fretes, seguros, movimentações em terminais, liberação em alfândegas e obtenção de documento de um contrato internacional de venda de mercadoria. Por isso são também denominados “clausulas de preços”, pelo fato de cada termo determinar os elementos que compõem o preço da mercadoria.<sup>21</sup>

O artigo 1<sup>a</sup> da resolução n° 21 de 2011 da câmara de comercio exterior estabelece que “Nas exportações e importações brasileiras, serão aceitas quaisquer condições de venda, praticada no comercio internacional, desde que compatíveis com o ordenamento jurídico nacional”. E ainda prevê, no seu artigo 2°, I e II:<sup>22</sup>

Art. 2° Para fins de identificação da condição de venda praticada, nos documentos e registros de controle dos órgãos de administração federal, deverão ser adotadas os seguintes códigos:

I – Termos Internacionais de Comercio (Incoterms) discriminados pela International Chamber of Commerce (ICC) em sua publicação n° 715E, de 2010:

EXW – EX WORKS – Na origem (Local de entrega nomeado)

O vendedor limita-se a colocar a mercadoria à disposição do comprador no seu domicilio, no prazo estabelecido, não se responsabilizando pelo desembaraço para exportação nem pelo carregamento da mercadoria em qualquer veículo coletor.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

Nota: em virtude de o comprador estrangeiro não dispor de condições legais para providenciar o desembaraço para saída de bens do país,

<sup>21</sup> **Incoterms – Termos Internacionais de Comércio:** < [HTTP://www.atlantaaduaneira.com.br/incoterms.html](http://www.atlantaaduaneira.com.br/incoterms.html) >

<sup>22</sup> BRASIL. Conselho de governo. **Resolução n° 21 de 07 abr. 2011.** CAMEX – Câmara de comercio Exterior

fica subentendido que esta providencia é adotada pelo vendedor, sob suas expensas e riscos, no caso de exportação brasileira.

FCA – FREE CARRIER – LIVRE NO TRANSPORTE (Local de entrega nomeado).

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando entrega a mercadoria, desembaraçada para exportação, ao transportador ou a outra pessoa indicada pelo comprador, no local nomeado no país de origem.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

FAZ – FREE ON BOARD – LIVRE A BORDO (Porto de embarque nomeado)

O vendedor encerra suas obrigações e responsabilidades quando a mercadoria, desembaraçada para exportação, é entregue arrumada, a bordo do navio no porto de embarque, ambos indicados pelo comprador, na data ou dentro do período acordado.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior)

CFR – COST AND FREIGHT – CUSTO E FRETE ( porto de destino nomeado )

Além de arcar com as obrigações e riscos previsto para o termo FOB, o vendedor contrata e paga o frete e custo necessário para levar a mercadoria até o porto de destino combinado.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior)

CIF – COST, INSURANCE AND FREIGHT – CUSTO, SEGURO E FRETE (porto de destino nomeado)

Além de arcar com obrigações e riscos previsto para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete, custos e seguro relativo ao transporte da mercadoria até o porto de destino combinado.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior)

CPT – CARRIGE PAID TO – TRANSPORTE PAGO ATÉ (Local de destino nomeado)

Além de arcar com as obrigações e riscos previstos para o termo FCA, o vendedor contrata e paga o frete e custos necessário para levar a mercadoria até o local de destino programado.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

CIP – CARRIGE AND INSURANCE PAID TO – TRANSPORTE E SEGUROS PAGO ATÉ (Local de destino nomeado)

Além de arcar com obrigações e riscos previsto para o termo FCA, o vendedor contrata e paga o frete, custo e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o local de destino combinado.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

**DAT – DELIVERED AT TERMINAL – ENTREGUE NO TERMINAL**  
(Terminal nomeado no porto ou local de destino)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, num terminal de destino nomeado (cais, terminal de contêineres ou armazém, dentre outros), descarregada do veículo transportador mas não desembaraçada para importação.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

**DAP – DELIVERED AT PLACE – ENTREGUE NO LOCAL** (Local de destino nomeado)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando coloca a mercadoria à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, num local de destino indicado que não seja um terminal, pronta para ser descarregada do veículo transportador e não desembaraçada para importação.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

**DDP – DELIVERED DUTY PAID – ENTREGUE COM DIREITOS PAGOS** (Local de destino nomeado)

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, no local de destino designado no país importador, não descarregada do meio de transporte. O vendedor, inclusive imposto, taxar e outros encargos incidentes na importação.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

Nota: em virtude de um vendedor estrangeiro não dispor das condições legais para providenciar o desembaraço para entrada de bens no país, este termo não pode ser utilizado na importação brasileira, devendo ser escolhido o DAT ou DAP no caso de preferência por condições disciplinada pelo ICC

II – Condições de venda não disciplinadas pela publicação nº 715E, de 2010, da ICC:

**C + F – COST PLUS FREIGHT – CUSTO MAIS FRETE**

O vendedor arca com os custos e riscos das tarefas no país de exportação, bem como contrata e paga o transporte internacional convencional.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte

**C + I – COST PLUS INSURANCE – CUSTO MAIS SEGURO**

O vendedor arca com os custos e riscos das tarefas no país de exportação, bem como contrata e paga o seguro de transporte internacional convencional.

Utilizável em qualquer modalidade de transporte.

**OCV – OUTRA CONDIÇÃO DE VENDA**

Utilizável em operações que não se enquadre em qualquer das situações descritas nesta resolução.

Por fim, a referida resolução dispõem no seu artigo terceiro que “A utilização das condições de venda previstas nesta resolução não modifica as responsabilidades legais das pessoas envolvidas nas operações de exportações e de importação perante as autoridades administrativas”.<sup>23</sup>

**3.4 Do contrato de transporte terrestre**

È o negócio em que o transportador se obriga, mediante retribuição em dinheiro, a transporta coisas ou pessoas de um lugar para o outro por terra, isto é, por estradas, rodovias, ferrovias e vias em geral. O negócio jurídico de transporte terrestre também e contrato de fim, de resultado e seu descumprimento pelo transportador, implica em presunção de culpa. Este ramo do transporte se divide em: Transporte Rodoviário e transporte Ferroviário.

**3.4.1 Do contrato de seguro de transporte rodoviário de cargas**

No âmbito nacional, o transporte rodoviário de cargas possui maior importância, pois é muito utilizado no Brasil, o que impacta negativamente no custo do serviço, pois coloca, em segundo plano- modalidades de transporte mais econômicas e seguras como o ferroviário e a navegação de cabotagem.

Seu contrato, assim como os contratos de transportes de um modo geral, também um negócio jurídico formal, bilateral, oneroso e de adesão. O grau de formalidade é menor que das outras modalidades de transporte de carga (CRT), trata-se apenas de uma nota fiscal de serviço ou um bilhete de transporte de cargas.

---

<sup>23</sup> Ibidem

No transporte rodoviário, o despacho aduaneiro referente aos países membros do mercado comum da América do Sul (MERCOSUL) requer a apresentação do manifesto internacional da carga rodoviária e declaração de trânsito aduaneiro – MIC/DTA. Significa dizer que a carga pode transitar por todo o trecho (porta a porta), amparada por um único documento e sem a necessidade de se realizar o desempenho na fronteira.

As coberturas básicas do grupo de transporte rodoviário são: Riscos rodoviários (RR); Responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga (RCTR-C) e responsabilidade civil do transportador rodoviário por desaparecimento de carga (RCF-DC)

Risco Rodoviários (RR), seguro destinado ao embarcador e proprietário da mercadoria, transportada em veículo próprio ou de terceiro. O risco rodoviário embarcado, cobre a mercadoria durante o transporte em território nacional pelas coberturas básicas que são os acidentes e roubos da mercadoria, e pelas adicionais que são as operações descarga e descarga, quebra, amassamento, incêndio em armazém. As principais coberturas são os danos acidentais que provoquem danos a carga, como colisão, tombamento, capotamento do veículo transportador, incêndio, raio ou explosão; e o roubo oriundo de assalto à mão armada ou o desaparecimento do veículo concomitantemente com a carga.

Seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador Rodoviário de carga é destinado ao transportador rodoviário de carga, responsável pelo transporte da mercadoria, seja em veículo próprio ou agregado a sua frota. A responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga é obrigatória por lei e cobre eventuais perdas e danos sofridos pelos bens entregues para transporte, pelos quais os transportadores rodoviários tornam-se responsáveis. As principais coberturas são os danos acidentais que provoquem danos à carga.

Tais perdas e danos estarão cobertos desde que ocorram durante o transporte e sejam causados por: colisão e/ou cabotagem e/ou abalroamento e/ou tombamento de veículo transportador; e incêndio ou explosão do veículo transportador. O seguro RCTR-C cobre, ainda, a responsabilidade do transportador, pelas perdas ou danos sofridos pelos bens ou mercadorias em consequência de incêndio ou explosão nos depósitos, armazéns ou pátios usados pelo segurado, nas localidades de inicia, pernoite, baldeação e destino da viagem, mesmo

que tais bens ou mercadorias encontrem-se fora do veículo transportador.<sup>24</sup>

Responsabilidade civil do transportador rodoviário por desaparecimento de carga (RCF-DC), que se encontra regulamentado atualmente pela resolução CNSP 422/2011, de 01/04/2011.

O seguro de RCF-DC garante ao segurado, até o valor declarado na averbação e respeitado o limite de responsabilidade previsto na apólice, o reembolso das reparações pecuniárias pelas quais, por disposições legais, for ele responsável pelas perdas e danos causados a bens de terceiros que lhes tenham sido entregues para transporte, decorrentes dos riscos cobertos previstos nas condições gerais.<sup>25</sup>

Este seguro é facultativo, porém somente pode ser contratado em conjunto com o RCTR-C e cobre o desaparecimento da carga, juntamente com o veículo transportador, e até o roubo de mercadoria nos depósitos do transportador.

#### 3.4.2 Do contrato de seguro de transporte ferroviário de cargas

É o transporte de cargas de baixo valor total, utilizado para grandes quantidades, entre uma origem e um destino de grande distância. Trata-se de transporte econômico, seguro e ecologicamente sustentável, o que significa menos poluição e menos acidentes. Ou seja, o transporte ferroviário é o mais seguro dos transportes terrestres, mas infelizmente não é o mais utilizado.

A cobertura de responsabilidade civil do transportador ferroviário de carga visa garantir ao segurado as reparações pecuniárias, até o limite de responsabilidade por evento fixado nas condições predeterminadas, pelas quais for ele responsável por disposições das leis comerciais e civis que regulem o transporte ferroviário, em virtude de perdas ou danos sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros e que lhe tenham sido entregues para transporte no território nacional, mediante conhecimento ferroviário ou outro documento hábil.

---

<sup>24</sup> FUNENSEG, Escola nacional de seguro. Direito de ensino técnico. **Seguro de transporte e responsabilidade civil do transportador**

<sup>25</sup> Ibidem

### 3.5 Do contrato de seguro de transporte aéreo

As companhias aéreas são normalmente associadas a International Air Transport Association – IATA, organismo internacional criado com o objetivo de regular e controlar o transporte aéreo de cargas e passageiros, definido também os custos das tarifas de frete.

Este contrato de transporte é precedido do conhecimento de transporte aéreo denominado com Air Way Bill ou pela sigla “AWB”.

O seguro para este contrato é destinado ao embarcador e proprietário da mercadoria, transportada em aeronaves de linha regular e engloba “seguro aeronáutico”, com várias classes de coberturas que incluem casco (incêndio, colisão e roubo total), danos pessoais aos passageiros e tripulantes, e danos pessoais e materiais a terceiros. As principais coberturas: danos acidentais (cobertura básica) ou os danos de origem externa que sobrevenham ao objeto segurado (todos os riscos), mas uma delas merece destaque, a Responsabilidade Civil do Transporte Aéreo de Carga (RCTA-A).

Seguro obrigatório contratado pela empresa aérea de carga. Cobre perdas e danos causados a bens e mercadorias transportados sob sua responsabilidade. Oferece garantia para riscos decorrentes de acidentes aéreo que danifiquem ou causem perda da carga durante o percurso da viagem.<sup>26</sup>

Seguro que garante 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. A cobertura desse seguro está relacionada a acidentes aéreos que venham danificar a carga.

---

<sup>26</sup> **Tipos de coberturas, responsabilidade civil.** Disponível em: <http://www.tudosobreseguros.org.br>.

## 4 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR

### 4.1 Da culpa presumida do transportador

O contrato de transporte implica uma obrigação de fim, de resultado, que é a entrega de carga confiada para transporte nas mesmas condições em que foi recebida, somente sendo aperfeiçoado com o resultado positivo. A responsabilidade civil se figura quando este resultado positivo não for alcançado. Conforme afirma Rui Stoco, “ O que interessa quando se fala de responsabilidade, é aprofundar o problema na face assinalada, de violação da norma ou obrigação diante da qual se encontrava o agente”<sup>3427</sup>

No âmbito contratual, a responsabilidade civil do transportador é sempre presumida quando há o inadimplemento do contrato de transporte. Trata-se de responsabilidade objetiva do transportador pelas faltas ou avarias ocorridas nas cargas – coisa ou bem (mercadoria), confiada ao transportado e sob sua custódia, objeto transportado – entregues para transporte.

Para Pontes de Miranda,<sup>3528</sup>

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

---

<sup>27</sup> STOCO, **Rui Tratado de responsabilidade civil**, São Paulo, RT, 2004

<sup>28</sup> MIRANDA, **Pontes, Tratado de Direito Privado. Parte Geral, V1**, Rio de Janeiro, Borsoi, 1970

Por se tratar de culpa presumida, o transportador responde pelo evento danoso, ainda que não tenha dado causa a ele, que não tenha agido com culpa e sim. Pelo simples fato de ser o transportador. Assim o fato de ocorrer o inadimplemento de entrega da carga no lugar de destino em perfeitas condições, que é o dever jurídico do transportador, implica na responsabilidade de reparação dos prejuízos, independente da culpa.

Conforme preconiza Sérgio Cavaliere Filho,<sup>29</sup>

Informam a responsabilidade do transportador de mercadoria (ou de carga) os mesmos princípios gerais de contrato de transporte de pessoas. Também aqui a obrigação do transportador é de fim, de resultado, e não apenas de meio. Ele tem que entregar a mercadoria em seu destino, no estado em que recebeu. Se a recebeu em perfeito estado, e assim deverá entregá-la. Inicia-se a responsabilidade do transportador com o recebimento e termina com a sua entrega. Durante a viagem, responde pelo que acontecer com a mercadoria, inclusive pelo fortuito interno. Só afastarão a sua responsabilidade o fortuito externo (já que, aqui, não tem sentido o fato exclusivo da vítima) e o fato exclusivo de terceiro, normalmente doloso.

A responsabilidade civil contratual do transportador possui muitas fontes legais interpretadas em harmonia, sendo possível sua interpretação sistêmica. A fonte mais usada é o Decreto nº 2.681/12, recepcionado pela Constituição Federal de 1988 e por isso encontra-se vigente, onde seu artigo 1º estabelece :"[...] será sempre presumida a culpa do transportador [...]"<sup>30</sup>

Conforme Carlos Roberto Gonçalves,<sup>31</sup>

No direito brasileiro a fonte dessa responsabilidade encontra-se na Lei nº 2.681, de 7 de setembro de 1912, que regula a responsabilidade civil das estradas de ferro. Tal lei, considerada avançada para épocas em que foi promulgada, destina-se a regular, tão somente a responsabilidade civil das estradas de ferro. Entretanto, por uma ampliação jurisprudencial, teve sua aplicação estendida a qualquer outro tipo de transporte.

O código comercial, hoje parcialmente revogado, regula a referida matéria nos seus artigos 101, 102 e 103, que pode ser utilizado subsidiariamente aos contratos internacionais de transporte, como regras costumeiras.

<sup>29</sup> FILHO, Sergio Cavaliere. **Programa de responsabilidade Civil**. São Paulo, Malheiros, 2005

<sup>30</sup> BRASIL, **Legislativo. Responsabilidade Civil das estradas de ferro**. Disponível em:<[HTTP://www.jusbrasil.com.br](http://www.jusbrasil.com.br)>

<sup>31</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade CIVIL**. São Paulo, Saraiva, 1998

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

Art. 102. Durante o transporte, corre por conta do dono o risco que as fazendas sofrem, proveniente do vício próprio, força maior ou caso fortuito. A prova de qualquer dos referidos sinistros incumbe ao condutor ou comissário de transporte.

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

O transportador assume a natureza jurídica de depositário no momento em que recebe os bens, caracterizado no dever de guarda, conserva e restituir. Portanto, havendo ou não culpa o depositário é, sempre, presumidamente culpado.

Segundo entendimento de Rubens Walter Machado,<sup>3932</sup>

Ao transportador, incumbindo-se de transportador de mercadorias, cumpre entregá-las ao destinatário no lugar convencionado e no estado e quantidade em que as recebeu, de conformidade com o exposto no artigo 519 do código comercial: O capitão é considerado verdadeiro depositário da carga e de quaisquer efeitos que receber a bordo, e como tal está obrigado a sua guarda, bom acondicionamento e conservação, e a sua pronta entrega à vista dos acontecimentos. [...] A responsabilidade do capitão a respeito da carga principia a correr desde o momento em que a recebe e continua até o ato da sua entrega no lugar que se houver convencionado, ou que estiver em uso no porto de descarga. [...] Não o fazendo, cumpre-lhe, também, o ônus da prova para elidir a sua responsabilidade pelo inadimplemento do contrato firmado. [...] Sua responsabilidade é, portanto, sempre presumida, amparada pela teoria da culpa sem prova, que tem seu nascedouro na infração de regras pré-estabelecidas da obrigação em si, tal qual dispõe o artigo 1.056 do código civil, responsabilidade essa que se origina não da culpa aquiliana, mas, sim, do contrato firmado. [...] É presumida a culpa do transportador por motivos óbvios de lógica jurídica, e sua caracterização- tal qual um depositário – predomina a não obrigações de guarda, conserva e restituir.

O descumprimento de uma obrigação faz surgir a responsabilidade, conforme alusão de Agostinho Alvim,<sup>33</sup>

Realmente, a obrigação do transportador é de fim e não de meio. Não se obriga ele a tomar providência e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; obriga-se pelo fim, isto é, garante o bom êxito. Daí a apreciação rigorosa da sua responsabilidade.

<sup>32</sup> MACHADO, Rubens Walter. Revista IRB, “Aspectos jurídicos: o que interessa ao seguro “. Rio de Janeiro, 1983

<sup>33</sup> ALVIM, Agostinho. *Da inexecução das obrigações e suas consequências*. São Paulo, Saraiva, 1955

No mesmo sentido, prescreve Sérgio Cavaliere Filho,<sup>34</sup>

A responsabilidade do navio ou embarcação transportadora (art. 3º) começa com o recebimento da mercadoria a bordo e cessa com sua entrega à entidade portuária, ou trapiche municipal, no porto de destino, ao costado do navio. Se a operação de embarque é feita com aparelho da embarcação, consideram-se como efetivamente entregues as mercadorias a partir do momento em que são colocadas ao costado do navio e inicia-se a operação [...].

Portanto, pode-se dizer que se trata da responsabilidade pelo descumprimento da relação obrigacional, que a doutrina chama de responsabilidade de natureza contratual - objetiva.

#### 4.1.1 Da inversão do ônus da prova

A inversão do “ônus probandi” trata-se de direito processual que reflete diretamente no direito material da culpa presumida, e se refere ao fato do transportador ter que produzir provas sobre a existência de uma causa excludente de ilicitude prevista em lei a fim de afastar a presunção legal de culpa advinda de um inadimplemento contratual.

Assim, pela culpa presumida, não há necessidade do dono da carga extraviada ou avariada provar a culpa do transformador e sim, este precisa provar a ausência de culpa, ou seja, sua inocência.

## 4.2 Das excludentes de responsabilidade do transportador de cargas marítimo

A responsabilidade do transportador inicia no momento em que recebe a carga e somente cessa após a entrega a quem de direito e no lugar convencionado. Portanto, as perdas e avarias que por ventura ocorrerem na carga, neste ínterim, correm por sua conta, a menos que sejam provenientes de vício próprio, caso fortuito ou força maior.

### 4.2.1 Do vício de origem

---

<sup>34</sup> FILHO, Sérgio Cavaliere. **Programa de responsabilidade civil**. São Paulo: Malheiro, 2005

O vício de origem ou vício próprio de coisa é o defeito oculto pré-existente no momento da carga para transporte que desvalorize ou impeça a sua utilização e se desmembra em três modalidades: vício de embalagem, culpa exclusiva do credor da obrigação de transporte vivo redibitório.

Trata-se de uma excludente de responsabilidade que se adéqua ao sistema jurídico brasileiro e internacional.

Conforme prevê Paulo Henrique Cremoneze,<sup>35</sup>

Assim, sendo alegado pelo transportador eventual ocorrência de vício de origem, caberá a ele próprio a respectiva produção de prova, normalmente por meio de perícia judicial.

Não havendo prova específica em tal sentido, mantém-se, em desfavor do transportador, a presunção de culpa pelo inadimplemento contratual.

Ademais, o código civil no seu artigo 746 prevê que 'o Transportador poderá recusar a coisa cuja embalagem seja inadequada, bem como possa pôr em risco a saúde das pessoas ou danificar o veículo e outros bens.

#### 4.2.2 Do caso fortuito, força maior e fato de terceiro

O caso fortuito e força maior são suas excludentes de responsabilidade que apenas se diferenciam no que tange ao agente causador enquanto o primeiro o agente é força da natureza, o último tem como agente causador do dano a conduta humana.

Conforme preconiza Cremoneze,

[...] esse entendimento não é específico na doutrina mundial. O direito comparado apresenta a doutrina alemã em sentido contrário. Para os alemães, o conceito de força maior implica força da natureza e o de caso fortuito, a conduta humana.

No Brasil, muitos doutrinadores seguem o modelo alemão. Por isso, temos no Brasil uma situação particular em termos de conceito e definições. [...]

Há quem considere caso fortuito e força maior expressões sinônimas, sem distinção de qualquer natureza, uma vez que o que é relevante ao ordenamento jurídico é a projeção dos efeitos legais e concretos de um e de outro e que são praticamente os mesmos.

<sup>35</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. **Temas de Direito do seguro e de direito de transporte**. São Paulo, 2010

A análise do gênero fortuidade faz com que se possa compreender melhor as espécies força maior e caso fortuito, que para o entendimento de cremoneze,<sup>36</sup>

A caracterização da fortuidade depende dos seguintes elementos, tidos como pressupostos essenciais: imprevisibilidade, inesperabilidade e irresistibilidade. [...]

A ausência de qualquer um dos itens fulmina, de pleno direito, a invocação de fortuidade, sempre levando em consideração que quem a invoca tem o ônus de prova-la sendo perfeitamente inserida no contexto da inversão do ônus da prova.

Logo, para se alegar a fortuidade é necessário que o fato seja absolutamente imprevisível, inesperado e irresistível.

#### 4.2.3 Do roubo como causa de excludente de responsabilidade do transportador marítimo

Esta questão é de complicado entendimento, tanto que não se encontra pacificada em doutrina, nem em jurisprudências brasileiras. Vários doutrinadores entendem que o roubo afasta a responsabilidade do transportador por ser um fato caracterizador de fortuidade, pois tendo o transportador agido com os pressupostos de cautelas e precauções, aos quais estão obrigados, será o roubo acontecimento inevitável, imprevisível e irresistível quando de elevada periculosidade.

Porém, em locais e territórios estatisticamente perigosos este evento pode ocorrer a qualquer tempo, onde não fica caracterizada a fortuidade, já que não há como se falar em imprevisibilidade.

Conforme estabelece Paulo Henrique Cremoneze,<sup>37</sup>

Há certos lugares, portos ou mares nos quais a pirataria não é muito difícil de ocorrer. Diante de tal constatação é coerente imaginar que o evento dessa envergadura poderá ocorrer a qualquer tempo, razão pela qual é correto falar em previsibilidade e, falando-se em previsibilidade, impossibilidade de caracterização de fortuidade. [...] ainda que o local onde se deu o roubo não seja, costumeiramente, palco de crimes, o contexto geral de violência e de criminalidade que

---

<sup>36</sup> Ibidem p,27

<sup>37</sup> Ibidem, p 33

imperam hoje no mundo são critérios suficientes para caracterização do requisito previsibilidade. Afinal, todo aquele que se dispõe a transportar mercadorias, bens e valores deve estar preparado para as mais adversas situações, assumindo o risco em face da inequívoca previsibilidade delas ocorrerem. O roubo, após o furto, é, com toda certeza, uma das principais ocorrências a que se tem previsibilidade em se tratando deste tipo de atividade comercial.

Portanto, todo aquele que se dispõe a transportar mercadorias e valores tem ciência de que pode ser vítima de um roubo ou furto a qualquer momento e por esse motivo a jurisprudência tanto se refere aos cuidados a que os transportadores são obrigados.

#### 4.2.4 Da atual responsabilidade objetiva do transportador de cargas marítimo

Os fatos do mundo inspiram o Direito a encontrar melhores soluções para se ajustar aos problemas que vão surgindo com as mudanças de ocorrem constantemente, necessitando que o mundo jurídico seja composto pelos chamados sistema de interação.

Neste sentido preconiza Pontes de Miranda<sup>38</sup>

As proposições jurídicas não são diferentes de outras proposições: empregam-se conceitos que se possa assegurar que, ocorrendo-a, se terá à. Seria impossível chegar-se até aí, sem que os conceitos jurídicos não correspondessem fatos da vida, ainda quando esses fatos da vida sejam criados pelo pensamento humano. No fundo, a função social do Direito é do direito é dar valores a interesses, bens da vida e regular-lhes a distribuição entre homens. Sofre o influxo de outros de outros processos sociais mais renovadores; de modo que desempenham, no campo da ação social, papel semelhante ao da ciência, no campo do pensamento. Esse ponto é de maior importância.

O entendimento é que, nos dias atuais, a teoria objetiva imprópria já não é mais adequada para regular a responsabilidade civil dos transportadores em caso de inadimplemento contratual, por ser insuficiente para relatar as circunstâncias dos fatos

---

<sup>38</sup> Miranda, **Pontes de. Tratado de Direito Privado, parte geral, v.1.** Rio de Janeiro, Borsoi, 1970

atuais. Como comparativo da responsabilidade civil objetiva dos tempos antigos com os dias atuais, dispõe Carlos Roberto Gonçalves<sup>39</sup>

Primitivamente, a responsabilidade era objetiva, como acentuamos autores, referindo-se aos primeiros tempos do direito romano, mas sem que por isso se fundassem no risco, tal como o concebemos hoje. Mais tarde, e representando essa mudança uma verdadeira evolução ou progresso, abandonou-se a ideia de vingança e passou-se à pesquisa da culpa do autor do dano. Atualmente, volta ela ao objetivismo. Não por abraçar, de novo, a ideia de vingança, mas por se entender que a culpa é insuficiente para regular todos os casos de responsabilidade.

No mesmo sentido, segue entendimento de Paulo Henrique Cremonese,<sup>40</sup>

Com efeito, é razoável imaginar que a correta teoria a ser empregada para o tema destacado é a contratual, sedimentada na responsabilidade civil objetiva própria. Tal teoria, também conhecida por responsabilidade objetiva pura, é aquela em que a presunção legal da culpa do devedor de uma dada obrigação inadimplida é tão poderosa que nada, absolutamente nada, tenha qualidade de afastá-la, nem mesmo o caso fortuito e força maior.  
[...] Não há o que se falar na incidência das chamadas excludentes legais de responsabilidade, nem mesmo culpa exclusiva de terceiro, embora neste segundo ponto haja certa divergência entre os estudiosos do assunto ( há quem entenda que a culpa exclusiva da vítima, do prejudicado, tem a propriedade de afastar a referida presunção legal de culpa).

Logo, esta alteração significa abolir do sistema jurídico brasileiro as causas excludentes de responsabilidade, passando adotar para os contratos de depósito e de transporte a teoria própria.

Com o entendimento de Orlando Gomes,<sup>41</sup>

O direito moderno não mais admite os contratos de “direito estrito”, cuja interpretação é literal. As partes contratantes devem atuar com, lealdade e inspirar recíproca confiança, subordinando-se ao interesse da sociedade quando à segurança das relações jurídicas e do aperfeiçoamento da relação negocial.

<sup>39</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. São Paulo, Saraiva, 1995

<sup>40</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. **Temas de Direito do seguro e do Direito de transporte**. São Paulo, 2010

<sup>41</sup> GOMES, Orlando. **Contrato**. Rio de Janeiro:Forense, 2009

Por todo o exposto, pode-se dizer que a obrigação do transportador é a de risco, intrínseco nos seus exercícios regulares. Como enfatiza Paulo Henrique Cremonese,<sup>42</sup>

A única exclusividade legal de responsabilidade que se pode admitir, quando muito, é a do vício de origem, uma vez que este, dentro da sumaria digressão histórica feita a respeito da evolução da responsabilidade civil do Estado, é equiparado com a culpa exclusiva da vítima. Claro, se o próprio interessado, dono das mercadorias e dos bens, entregou-os com defeitos, não há que se falar na eventual responsabilidade do transportador, posto que a culpa é exclusiva pseudovítima. Observa-se, porém, que a caracterização do vício de origem, equiparado com a culpa exclusiva da vítima, é ato de natureza subjetiva, o que significa a exigência de prova e, como se sabe, prova, nesta disciplina, implica em inversão em seu ônus.

#### **4.3 Da limitação de responsabilidade: invalidade e ineficácia das cláusulas limitativas e/ou exonerativas de responsabilidade do transportador**

Este tema já é pacificado na doutrina, tendo sua vedação, de vigência de toda cláusula

Que limite a responsabilidade, amparada pelo Direito e pela moral, e no mesmo sentido segue o posicionamento jurisprudencial.

Ainda que assim não fosse, como a cláusula limitativa de responsabilidade é inserida em contrato de adesão, e este em caso de divergência deve ser interpretado sempre em favor de quem aderiu, foi sedimentado a posição de vedação desta cláusula.

Para Paulo Henrique Cremonese,<sup>43</sup>

Tendo-se em consideração que limitar a responsabilidade é o mesmo que não indenizar, é possível afirmar que, mesmo antes dos referidos e importantes diplomas legais, a jurisprudência brasileira já repudiava a validade e a eficácia das cláusulas limitativas ou exonerativas de responsabilidade, com dispondo no Enunciado de Súmula nº 161, do Supremo Tribunal Federal, que dispõe: “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar”.

[...] Toda cláusula que limita a responsabilidade é abusiva porque constitui ofensa ao equilíbrio contratual, mormente quando o contrato que a contem é um típico contrato de adesão.

<sup>42</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. Op. Cit

<sup>43</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. Prática de Direito Marítimo. São Paulo, 2012

No mesmo sentido, segue ensinamento de Jose Aguiar Dias,<sup>44</sup>

Sem embargo de sua utilidade, pois estimula os negócios, mediante afastamento da incerteza sobre o quantum da reparação, a cláusula limitativa muitas vezes resulta em burla para o credor. Dificilmente se dá o caso de ser o dano real equivalente à reparação prefixada, esta última, por simulação de perdas e danos. Praticamente, é a cláusula exonerativa, à qual acaba por servi de argumento. As cláusulas limitativas são de uso frequente nos transportes. Consistem, comumente, na fixação “aforfait”, determinada soma, para constituir a indenização, em caso de perda, extravio, avaria ou atraso. [...] Não temos dúvida em sustentar a sua nulidade, quando a soma arbitrariamente fixada resulte em verdadeira lesão para o credor, principalmente quando se trate de transporte, cujo contrato geralmente é de natureza a excluir a liberdade de discussão por parte do interessado no serviço.

Atualmente, este entendimento é fortalecido pelo código de defesa do consumidor e pelo código civil de 2002, que se posicionaram da mesma maneira.

Portanto, às cláusulas limitativas e exonerativas de responsabilidade, devido ao dirigismo contratual são abusivas, e por conseguinte, ilegais e imorais.

#### **4.4 Da transferência da responsabilidade para seguradora**

O seguro de transporte internacional de cargas é um dos mais importantes em todo o mundo, por isso quase todas as importadoras e exportadoras fazem uso e, por conseguinte, a maior parte dessas ações tem no polo ativo uma seguradora

De carga, legalmente sub-rogada nos direitos e ações, isto é, na pretensão do segurado, credor da obrigação de transporte.

Sendo assim, as partes litigantes possuem quase sempre uma seguradora como sendo uma das partes litigantes, aquela que se obrigou, contratualmente, a segurar o transporte inadimplido. Importante ressaltar que, as partes legitimadas passivas para pleitos judiciais são os transportadores e/ou depositários.

A seguradora paga a indenização ao segurado e sub-rogar-se legalmente em todos os direitos e ações, passando a ter legitimidade para pleitear em nome próprio o

---

<sup>44</sup> DIAS, Jose Aguiar. **Cláusula de Não indenizar**. Rio de Janeiro: Forense, 1980

devido ressarcimento da indenização, inclusive as consumeristas, sendo equiparada ao consumidor, por ter herdado daquele todos os direitos e obrigações.

Neste entendimento, segue o ensinamento de Paulo Henrique Cremoneze,<sup>45</sup>

Ora, se a lei diz “ todos os direito e ações”, há de se entender que são todos os direitos mesmo, inclusive aqueles tidos como personalísimos ou similares, o que não é exatamente o caso da legislação consumerista, principalmente se observada sob o prisma da teoria maximalista, que prevê ampla aplicação do Código de Proteção e Defesa do Consumidor.

#### 4.4.1 Da isenção de responsabilidade da seguradora

Existem situações nas quais a seguradora ficará isenta de qualquer responsabilidade ou obrigação perante o segurado, ou seja, situação em que não será indenizado.

A seguradora ficará isenta de toda e qualquer responsabilidade ou obrigação perante o segurado, não sendo devido qualquer pagamento ao terceiro prejudicado (proprietário das embarcações) ou reembolso ao segurado, quando este: praticar qualquer fraude e/ou falsidade que possam ter influenciado na aceitação do risco ou nas condições do seguro; não observar os prazos previsto nas normas e na legislação em vigor e/ou não cumprir quaisquer das obrigações contratuais e/ou legais relacionadas ao objeto de contrato de seguro; agir de má-fé com relação à ocorrência de um sinistro e aos danos causados por esse sinistro, desviando ou ocultando, no todo ou em parte, os bens ou mercadorias sinistrados; dificultar qualquer exame necessário para ressaltar de direitos em relação a terceira ou para redução dos riscos e/ou prejuízos; não se enquadrar na definição de Transportador de Carga, conforme disposto nas condições gerais do seguro; e agravar internacionalmente o risco.<sup>46</sup>

Logo, apesar da transferência da responsabilidade do segurado para seguradora através do seguro de responsabilidade civil, correndo uma ou mais situações descritas acima não terá a última qualquer responsabilidade para com o primeiro.

---

<sup>45</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. Op.cit

<sup>46</sup> FUNENSEG, Escola Nacional de seguros . Diretoria de Ensino Técnico. **Seguros de transporte e responsabilidade civil do transportador**. Rio de Janeiro: Funense

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante este estudo, foi visto que o seguro de transporte de cargas cobre danos e perdas causados a bens e mercadorias em viagens terrestre, aéreas e sobre a água, em percursos nacionais e internacionais.

Também foram analisados os tipos de contrato de seguro relacionados ao transporte de cargas e os contratos de transporte entre si, que cobrem riscos de viagens nacionais e internacionais, bem como a responsabilidade dos transportadores.

O contrato de transporte internacional é utilizado para operações de comércio exterior, exportação e importação, este podendo abranger viagens de ida e volta (viagens redondas) ou, apenas , de ida , que são as mais comuns. Este deve ser elaborado de acordo com o risco da viagem e a condição de venda e/ou compra envolvida na negociação. Assim, estes contratos dão origem a um terceiro, contrato de seguro, do ramo de transporte, onde as condições são registradas em apólice e/ou averbação. São obrigatórias, no seguro de transporte internacional de importação, as cláusulas que regem as franquias e vistorias, e, facultativas, as de moeda estrangeira e de coberturas.

O contrato de transporte ressalta uma obrigação de resultado, ou seja, a entrega da carga confiada para o transporte nas mesmas condições em que foi recebida. A responsabilidade civil torna-se extremamente importante quando este resultado positivo não for alcançado, implicando no compromisso de reparação dos prejuízos, independentemente de culpa.

Este é o entendimento doutrinário, de que os transportadores devem responder de forma objetiva sobre qualquer incidente que ocasionar danos na carga (mercadoria ou bens) transportada.

Portanto, imprescindível será a manifestação de estudiosos e doutrinadores brasileiros, assim como a decisões jurisprudenciais a respeito, no intuito de chamar a atenção deste tema, para que os legisladores venham a elaborar melhores regras para o mundo dos transportes com o objetivo de alcançar a realidade fática e a verdadeira finalidade do direito, que é a busca pelo justo.

## REFÊRENCIAS BIBLIOGRÁFICA

ALVIM, Agostinho. Da inexecução das obrigações e suas consequências. São Paulo:Saraiva, 1955,

BEVILÁQUA, Clovis, apud SOARES, Antônio Carlos Otoni, Direito das Obrigações – São Paulo: Saraiva, 1975.

BRASIL, Legislativo. Constituição da República Federativa do Brasil (1988). São Paulo: RT, 2013.

BRASIL, Legislativo. Lei Ordinária nº. 10.406/02. Código Civil. São Paulo:RT, 2013.

CREMONEZE, Paulo Henrique. Temas de Direito do Seguro e de Direito dos Transportes. Coordenador: Paulo Henrique Cremonese. São Paulo:Quartier Latin, 2010.

DIAS, Jose de Aguiar. Responsabilidade Civil. Rio de Janeiro:Forense, 1979, 1979

FARIA, Sérgio fraga santos. Fragmento da história dos transportes. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2001

FUNENSEG, Escola Nacional de Seguros. Diretoria de Ensino Técnico. Seguro de transporte e responsabilidade civil do transportador. Rio de janeiro:Funenseg, 2012.

INCOTERMS. Termos Internacionais de comercio. Disponível em: <[www.atlaantaaduaneira.com.br/incoterm.html](http://www.atlaantaaduaneira.com.br/incoterm.html)>. Acesso em: mai. 2016.

MACHADO, Rubens Walter. Revista IRB, "Aspectos Jurídicos: o que interessa ao seguro". Rio de janeiro, set/dez, 1983.

MINISTÉRIO DA FAZENDA, SUSEP. Seguro de transportes. Disponível em: <[www.susep.gov/menu/informação-ao-publico/planos-e-produtos/seguro/seguro-de-transporte](http://www.susep.gov/menu/informação-ao-publico/planos-e-produtos/seguro/seguro-de-transporte)>. Acesso em: mai. 2016.

MOREIRA, Marcio Roberto Gotas. Contratos de transporte Internacional de cargas. Temas de direito do seguro e de Direito dos Transportes. Coordenador. CREMONEZE, Paulo Henrique. São Paulo: Quartier Latin, 2010.

SEGURADORAS tem novas regras para cargas internacionais. Disponível em: <[www.mundialnet.com.br/blog/seguradora-tem-novas-regras-para-cargas-internacionais/](http://www.mundialnet.com.br/blog/seguradora-tem-novas-regras-para-cargas-internacionais/)>. Acesso em: mai. 2016.