

# 6

## Contratos internacionais de seguro marítimo de mercadorias: uma análise comparativa entre a legislação brasileira e a inglesa

*International marine insurance contracts of goods: a comparative analysis between english and brazilian legislation*

JOSÉ CARLOS DE CARVALHO FILHO

Advogado; mestrando em Direito, pela Universidade Católica de Santos – Unisantos; pós-graduado em Direito Civil e Direito Processual Civil, pela Universidade Estadual Paulista – Unesp, de Franca. *E-mail* para correspondência: [jcfilholaw@gmail.com](mailto:jcfilholaw@gmail.com).

### RESUMO

O presente estudo possui como objetivo uma análise comparativa entre a legislação inglesa e a brasileira com relação aos contratos internacionais de seguro de mercadorias no âmbito do Direito Marítimo. Serão traçados casos históricos relevantes que interligam ambas as legislações, demonstrando que uma será originária da outra, mas cada qual com sua característica peculiar. O interesse em contratar esse serviço protegerá toda negociação, bem como terceiros interessados, o que se atém ao fato de que o transporte marítimo é um dos mais econômicos quando se fala em logísticas intercontinentais, mas também é o que mais oferece risco em seu trânsito.

**Palavras-chave:** contratos internacionais de seguro marítimo, legislações, mercadorias, risco.

## ABSTRACT

The aim of this study is to make a comparative analysis between english and brazilian laws in international marine insurance contracts of goods. It will be traced historical cases that connect both laws and demonstrate the origin from one another, but each with its peculiar characteristic. The interest of contracting this service is based on the protection of all negotiations, the parties who are tied, and, even though shipping is one of the most economical intercontinental logistics it also offers the most risk in transit.

**Keywords:** international marine insurance contracts, laws, goods; risk.

## 1. INTRODUÇÃO

O Direito Marítimo surgiu como um ramo especial para as relações jurídicas, pois, sendo um dos meios de transporte precursores para a expansão comercial mundial, é tido como direito autônomo, mas conectado a demais códigos de leis. Os contratos de seguro colocam em pauta uma crescente preocupação com a segurança não só dos navios, mas também das mercadorias nele existentes, pois aqui se fala em milhões de dólares em produtos e meses de trabalho para a realização de uma negociação.

A evolução das cláusulas dos contratos internacionais de seguro marítimo revela o esforço da indústria seguradora em acompanhar e responder, da melhor forma, ao desenvolvimento, à concorrência e à complexidade da navegação e do comércio marítimo. Tanto a legislação brasileira quanto a inglesa possuem alguns pontos de divergência a respeito de como a lei vigora sobre esse vínculo jurídico; entretanto, ambas terão o mesmo objetivo, ou seja, a harmonização entre as partes envolvidas.

## 2. FATOS HISTÓRICOS RELEVANTES

O Direito Marítimo fundou-se a partir de códigos medievais, com destaque para *Os rolos de Oléron (Julgamentos de Oléron)* e *Consulado do mar*; a primeira publicação doutrinária – *Ancient law merchant*, escrita pelo inglês Gerard Malynes – consistiu num resumo das práticas marítimas realizadas em alguns países, que tratava sobre os contratos de seguro marítimo intitulado *Guidon de la mer (Guia do mar)*.

Alguns casos históricos de incidentes marítimos servem para ilustrar melhor a importância desses contratos nas relações de negócios entre as partes. Foi a partir de fatos reais que as legislações, principalmente a inglesa, inspiraram-se para a criação de leis que vigorarão sobre sua corrente doutrinária.

Pode-se mencionar, como exemplo, o incidente do navio *Torrey Canyon*, um dos superpetroleiros mundiais<sup>1</sup>, de bandeira inglesa, que encalhou, derramando milhares de toneladas de petróleo em alto-mar. Como consequência, catástrofes ambientais incalculáveis, o que desvendou uma série de deficiências no sistema jurídico internacional e inglês, mais especificamente, pois este era considerado, até aquele momento, um dos mais aperfeiçoados. Esse fato marcou-se como o estopim para diversas convenções – destaque para a Convenção de Bruxelas e a de Tóquio –, que também colaboraram para a formação de regras para o seguro marítimo.

Mais recentemente, um caso, que demonstra a importância dos seguros marítimos para ocorrências recentes de ataques piratas a mercadorias de navios, foi noticiado por um *site* nacional, onde a matéria destacava:

Japoneses protegem navios na Somália

Uma missão antipirataria está sendo comandada pela *Japan Maritime Self Defense Force's* na região do Golfo do Áden, na Somália. Uma frota com 81 navios mercantes está sendo escoltada pela instituição para protegê-los dos constantes ataques piratas, colocando em prática uma lei que entrou em vigor em julho passado, informou o governo japonês na última terça, dia 1/09/2009<sup>2</sup>.

Esses incidentes, como se observa, servem como fontes para que os juristas atentem a cada caso específico e colaborem para a evolução dos contratos internacionais de seguro marítimo de mercadorias e suas cláusulas, como no primeiro exemplo citado, que repercutiu internacionalmente entre os ecologistas e alterou toda a legislação ecológica mundial na questão dos impactos ambientais e nos casos de pirataria que, pela tendência moderna, se incluem como risco de guerra e, portanto, foram inseridos em cláusulas nos contratos internacionais, principalmente na legislação inglesa.

### 3. LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

#### 3.1. Histórico brasileiro

Os interesses marítimos no Brasil são históricos e amplos. O mar foi via de seu descobrimento, de colonização, de invasões e de comércio. Do ponto de vista

<sup>1</sup> CALIXTO, Robson José. *Incidentes marítimos: história, Direito Marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2004. p. 46.

<sup>2</sup> GUIA MARÍTIMO NEWS. Japoneses protegem navios na Somália. Matéria publicada em 03/09/2009. Disponível em: <<http://www.guiamaritimo.com.br/nota.php?id=1605&gmn=1#>>. Acesso em: 03 de setembro de 2009.

econômico, a maior parte de todo o comércio exterior brasileiro é realizada por meio de transportes marítimos. Além disso, devem ser considerados os fatores estratégicos, científicos, ecológicos, tecnológicos e geográficos que a matéria possui.

Nesse instante, surge, também, a preocupação com a segurança dos navios, mercadorias e tripulantes, pois “despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque, são reputadas avarias” (artigo 761 do Código Comercial – CCom).

Todo contrato internacional de seguro marítimo de mercadorias realizado entre segurado e segurador tem como objetivo proteger a carga contra danos inesperados, mas que possam ocasionar problemas homéricos nas relações. Em regra, nem todos estão obrigados a contratar os seguros de mercadorias, uma vez que o mesmo surge em decorrência dos *Incoterms* acordados. Entretanto, a sua realização amenizará os impactos negativos gerados por possíveis avarias.

### 3.2. Legislação

Atualmente, convenções e tratados internacionais servem como embasamento para a utilização de princípios legais na aplicação do Direito Marítimo. O Brasil, por não adotar legalmente o princípio da autonomia da vontade, normatiza as relações marítimas por meio do Código Civil e do Código Comercial, da própria Constituição Federal de 1988 e do Decreto-Lei n. 73/66<sup>3</sup>. Mesmo caminhando para tornar-se um Direito autônomo, as diretrizes do Direito Marítimo ainda estão umbilicalmente ligadas a esses sistemas normativos, tratando-se de um direito privado, mas com fortes influências do direito público.

O artigo 9º, *caput*, da Lei de Introdução do Código Civil destina-se às regras aplicáveis aos contratos internacionais. Esse artigo legisla que as partes envolvidas se submeterão às leis do país de celebração do contrato, mesmo que haja disposição específica ou omissão da lei aplicável.

O ordenamento jurídico nacional legisla sobre informações necessárias para se compor um contrato internacional de seguro marítimo de mercadorias e, para isso, é importante que haja a descrição completa da mercadoria, a sua natureza, além de peso, embalagem, valor, número de volumes, locais de embarque e desembarque, riscos, veículo de transporte, valor do seguro e outras informações

---

<sup>3</sup> Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

relevantes<sup>4</sup>. Tudo faz parte de uma burocracia que, ao mesmo tempo, protegerá os interesses do segurador, do segurado e de terceiro interessado.

### 3.3. Artigos e sociedades legislativas

O Decreto-Lei n. 73, de 21 de novembro de 1966, juntamente com o Código Civil vigente, em seus artigos 757 a 802, e o Código Comercial, entre os artigos 666 e 730, formam a base da legislação brasileira de seguros marítimos. Criaram-se, portanto, sociedades anônimas e cooperativas de seguro por intermédio dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Seguros Privados, como o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), a Superintendência de Seguros Privados (Susep), como já mencionado, e o Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), que controlam e disciplinam o mercado nacional.

Dispõe o artigo 666 do Código Comercial:

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

O Código de Defesa do Consumidor surge nesse campo, destacando a questão contratual ao assegurar o equilíbrio entre os direitos e obrigações das partes envolvidas, ou seja, reforça o comprometimento com a equidade de interesses entre as partes a partir dessa intervenção regulamentadora, o que pode ser uma garantia e uma fonte argumentativa a possíveis contratos abusivos.

Dispõe o Código de Defesa do Consumidor sobre os seguros:

#### CAPÍTULO III

##### Das Ações de Responsabilidade do Fornecedor de Produtos e Serviços

**Artigo 101.** Na ação de responsabilidade civil do fornecedor de produtos e serviços, sem prejuízo do disposto nos Capítulos I e II deste título, serão observadas as seguintes normas:

(...)

<sup>4</sup> OCTAVIANO, Eliane Maria Martins. *Curso de Direito Marítimo*. Volume II. Barueri: Manole, 2008. p. 466-467.

II – o réu que houver contratado seguro de responsabilidade poderá chamar ao processo o segurador, vedada a integração do contraditório pelo Instituto de Resseguros do Brasil. Nesta hipótese, a sentença que julgar procedente o pedido condenará o réu nos termos do art. 80 do Código de Processo Civil. (...).

### 3.4 .Características legais dos contratos nacionais de seguro

Como qualquer contrato, os seguros marítimos possuem características específicas de acordo com sua aplicação. Assim, o seu início ocorre no momento em que as mercadorias deixam o cais para ser carregadas a bordo, e seu término ocorrerá no momento em que são colocadas em terra no porto de destino, tendo um limite de 30 dias para que o navio inicie viagem e 30 dias para descarga após o navio chegar ao ponto de destino. Trata-se de um padrão, o que não impede que contratos adicionais sejam realizados entre as partes para a extensão de sua validade.

Para que a seguradora fique obrigada a indenizar as partes pelas avarias ocorridas às mercadorias, é necessário que a porcentagem do prejuízo seja igual ou superior ao que foi estipulado na apólice, caso contrário essa franquia torna-se inviável.

Os contratos de seguro nacionais devem possuir as seguintes características legais para sua validação: (I) onerosidade, pois gera benefícios e vantagens para um e outro; (II) bilateralidade, porque origina obrigações tanto para o segurado como para o segurador, sendo tais obrigações o pagamento do prêmio pelo segurado e a garantia prestada pelo segurador; (III) consensualidade, pois não mais se exige a redução por escrito para formação do vínculo; (IV) adesão, por meio da qual o segurado aceita cláusulas impostas pelo segurador na apólice impressa, não ocorrendo discussão entre as partes.

O proprietário, seu representante legal, ou armadores em geral de embarcações com bandeiras nacional ou internacional, que farão suas inscrições ou seus registros nas capitânicas dos portos e órgãos subordinados – bem como as já inscritas e registradas –, estão obrigados a contratar “o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas<sup>5</sup>”.

O *Guia de orientação e defesa do segurado*, de 2006, elaborado pela Susep, em seu glossário, lista as denominações dadas às partes e aos atos realizados em um contrato de seguro: apólice; avaria; aviso de sinistro; condições gerais; cosseguro; endosso; franquia; indenização; prêmio; proposta; resseguro; retro-

<sup>5</sup> Dpem – Seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas.

cessão; risco; salvo; segurado; sinistro; e a descrição da própria Susep são os termos adotados a fim de identificar as ações realizadas em um contrato.

Para todo seguro, busca-se garantir os direitos das partes envolvidas a fim de prevenir o resultado de um evento inesperado quando existem duas ou mais possibilidades, o que aqui se fala em “riscos”<sup>6</sup>. Dessa forma, as seguradoras são contratadas para garantir a compensação desses eventos.

Naufração, encalhe, variação, abalroação/colisão da embarcação com qualquer corpo fixo ou móvel; explosão, incêndio, raio e suas consequências; ressacas, tempestades e trombas marinhas; alijamento e arrebatamento pelo mar; queda de lingada, nas operações de carga, descarga e transbordo; fortuna do mar, caso fortuito ou de força maior são alguns dos exemplos de “riscos” cobertos pelos contratos de seguro marítimo já que outra grande maioria de contratos securitários não possui esse benefício.

Vale mencionar uma peculiaridade sobre os seguros marítimos para o caso de mercadorias importadas, pois, por intermédio da Resolução CNSP<sup>7</sup> n. 03, de 18 de janeiro de 1971, foram estipuladas como preferenciais as seguradoras estabelecidas no País. Assim, não só fica garantido o entendimento das leis como também se evitam transtornos na conexão de competências, o que, por final, na prática, facilita todo o desenvolvimento do processo.

### 3.5. Julgamentos

O Brasil já realizou julgamentos a respeito do assunto seguros marítimos sobre mercadorias, como foi o caso da Apelação com Revisão CR 997938006 SP (TJSP)<sup>8</sup>. Esse processo teve a Comarca de Santos como cenário, a apelante Bradesco Seguros S/A e a empresa NST Terminais e Logísticas Ltda. No desfecho, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo não reconheceu o recurso de regresso da apelante. São peculiaridades como esta que marcam os acontecimentos dentro do Judiciário nacional quando o tema em questão se refere ao seguro marítimo de mercadorias.

<sup>6</sup> Evento incerto ou de data incerta que independe da vontade das partes contratantes e cuja ocorrência dará direito à indenização descrita na apólice. *Guia Susep*, 2006, glossário.

<sup>7</sup> *Conselho Nacional de Seguros Privados*.

<sup>8</sup> Dados: 35ª Câmara de Direito Privado. Relator: José Malerbi. Julgamento: 13/10/2008. Publicação: 20/10/2008. Partes. Ementa: TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS. SEGURO. AÇÃO REGRESSIVA. AVARIAS NA CARGA. DEPÓSITO. INDENIZAÇÃO. COMPETÊNCIA. Disponível em: <[http://www.jusbrasil.com.br/filedown/dev1/files/JUS/TJSP/IT/CR\\_997938006\\_SP\\_13.10.2008.pdf](http://www.jusbrasil.com.br/filedown/dev1/files/JUS/TJSP/IT/CR_997938006_SP_13.10.2008.pdf)>. Acesso em: 29 de setembro de 2009.

## 4. LEGISLAÇÃO INGLESA

### 4.1. Histórico inglês

Ao dar continuidade a essa análise, busca-se agora o estudo sobre os contratos de acordo com a legislação inglesa, onde se verificará a sua influência na construção dos contratos internacionais de seguro marítimo nos demais países. É relevante esse estudo, pois, a partir de experiências e casos concretos, formularam-se os primeiros contratos e se julgam os casos atuais.

O Reino Unido, mais especificamente a Inglaterra, possui uma legislação originária conhecida como *Common Law*<sup>9</sup> (Lei Comum), ou seja, um direito costumeiro, de convenções constitucionais, casos práticos e jurisprudenciais. A elaboração de uma legislação marítima, no que tange a assuntos de seguro, ocorreu a partir de 1690, quando foi fundada a inglesa *Lloyd's*<sup>10</sup>, a mais tradicional companhia de seguros do mundo nos assuntos marítimos. Foi efetuado com ela o seguro do transatlântico Titanic.

A fundação da *Lloyd's* proporcionou à sociedade inglesa uma base jurídica formal que lhe permitiu adquirir *property and make byelaws with the full authority of Parliament behind them*. propriedade e fazer leis com plena autoridade parlamentar. It confirmed *Lloyd's* as a business institution with guidelines that can be seen. Confirmam-se, então, as regras de *Lloyd's*, que se consolidou como uma instituição de negócios com as orientações que podem ainda hoje ser trabalhadas com sucesso.

### 4.2. *International marine insurance*

Nesse contexto, a legislação inglesa adotaria, anos depois, como regra para os seguros marítimos, as leis provenientes do *English Marine Insurance Act 1906* (MIA 1906), ou Seguros Marítimos Ingleses – Ato de 1906, que regularizou as ações no campo dos seguros marítimos. O MIA 1906 consiste numa codificação de cerca de 200 anos de decisões judiciais, sendo que, ainda hoje, não há nenhum documento equivalente a ela. Tal codificação também se tornou conhecida por ser

<sup>9</sup> “A *Common Law* provém do Direito inglês não escrito que se desenvolveu a partir do século XII. É a lei ‘feita pelo juiz’: a primeira fonte do direito é a jurisprudência. Elaborados por indução, os conceitos jurídicos emergem e evoluem ao longo do tempo: são construídos pelo amálgama de inúmeros casos que, juntos, delimitam campos de aplicação. A *Common Law* prevalece no Reino Unido, nos EUA e na maioria dos países da *Commonwealth*. Influencia mais de 30% da população mundial.” Panorama mundial do Direito. *O Correio da Unesco*, 2000, v. 28, n. 1, p. 26. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/bioetica/leiconce.htm>>. Acesso em: 29 de setembro de 2009.

<sup>10</sup> SOCIETY OF LLOYD'S. Cronologia sobre História de Lloyd's. Disponível em: <[http://www.lloyds.com/About\\_Us/History/Chronology.htm](http://www.lloyds.com/About_Us/History/Chronology.htm)>. Acesso em: 05 de setembro de 2009.



“*the mother of all marine insurance statutes*”<sup>11</sup> (ou “a mãe de todos os estatutos de seguros marítimos”).

De acordo com a palestra proferida pelo Professor Dr. Marko Pavliha:

(...) *the contract of marine insurance is a special (insurance) contract of indemnity which protects against physical and other losses to moveable property and associated interests, as well as against liabilities occurring or arising during the course of a sea voyage (R. Thomas). S. 1 of MIA 1906: A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure*<sup>12</sup>.

Isso demonstra o quão importante se faz a análise crítica de casos vivenciados pela sociedade inglesa na elaboração de leis que irão assegurar os interesses das partes, bem como os interesses da sociedade.

O Ato de 1906 é utilizado nos casos de ausência de acordos das partes em contrário. Todos os contratos marítimos de seguro subscritos na Inglaterra encontram-se governados por vários conjuntos de cláusulas, também chamados de *Standard Marine Clauses*, que, muitas vezes, eliminam o poder dos pressupostos estabelecidos pela lei. Esse ato aprovou o uso da *Lloyd's Ship and Goods Form of Policy* (Formas de Política de *Lloyd's* Navios e Mercadorias), anteriormente já aprovado pela *Lloyd's*, em 1779. O que fez o MIA 1906 foi elaborar cláusulas anexas às políticas a fim de lidar com áreas determinadas de ineficácia da política de *Lloyd's*. Contudo, em 1983, aboliu-se a política de *Lloyd's*, sendo esta substituída por uma formulação mais simples, que age como uma folha de rosto para as cláusulas relativas ao instituto.

Há a ideia de abolição também do MIA 1906, tendo em conta o estabelecimento de um código mais moderno. Entretanto, codificar novas regras não é tarefa fácil para um país que tem como lei-mãe a *Common Law*. O funcionamento real desta lei tem sido bastante satisfatório, dado que muitas das questões de fato suscitadas são resolvidas por referência à evidência do mercado e também devido

<sup>11</sup> Palestra: PAVLIHA, Dr. Marko. Lecture on Marine Insurance Law. The course outline. IMO International Maritime Law Institute. Malta, January 2004. Disponível em: <<http://www.fpp.edu/~mlas/slo/files/IMLI-Marine%20Insurance%20Law.pdf>>. Acesso em: 08 de setembro de 2009.

<sup>12</sup> O contrato de seguro marítimo é um contrato especial de indenização que protege contra perdas físicas outros bens móveis e os interesses associados, bem como contra passivos que surjam ou ocorram durante o curso de uma viagem pelo mar (R. Thomas). S. 1 de MIA 1906: um contrato de seguro marítimo é um contrato pelo qual a seguradora se compromete a indenizar o segurado, na forma e na medida acordada, em caso de perdas marítimas, ou seja, os prejuízos do incidente à aventura marítima.

ao fato de os tribunais desempenharem um importante papel ao esclarecer as lides sem dispor da lei.

O Judiciário inglês possui um papel fundamental ao esclarecer até onde a lei pode ou não alcançar. Os tribunais já estão conseguindo desenvolver princípios para situações novas aplicando a lei de forma mais flexível, de modo a refletir as tendências do mercado. Assim, verifica-se que os tribunais ingleses conseguiram, por intermédio de suas decisões, modernizar o Direito Marítimo de seguros.

O mercado de Londres *Joint Hull Committee*, formado pela *Lloyd's Underwriters' Association* – Associação de Seguradores Marítimos de *Lloyd's* – em consulta com as associações de armadores, seguradoras e corretores, desenvolveram a *International Hull Clauses* (IHC) – cláusulas internacionais do casco – como um novo conjunto de cláusulas. O IHC entrou em vigor em 1º de novembro de 2002.

No *Institute Voyage Clauses of Hulls* (ou Instituto de Viagem das Cláusulas do Casco), surgem pontos destacados que dizem respeito apenas a matérias de aplicação ao Direito inglês, ou seja, para uso apenas na política atual do mar. Assim, destacam-se pontos que serão interpretados ao avaliar conflitos na órbita dos seguros marítimos realizados com empresas de navios com bandeira inglesa.

As cláusulas da *International Hull* são divididas em três partes, sendo uma parte a que contém as principais condições de seguro; a segunda parte, que apresenta uma série de cláusulas adicionais que foram exigidas pelos assegurados e adicionadas ao ITC (*Institute Time Clauses*) separadamente; e a terceira, que contém provisões para sinistros e define os direitos e responsabilidades dos seguradores e assegurados.

#### 4.3. Cláusulas contratuais inglesas

Dentre os contratos de seguro, conforme a lei inglesa, algumas cláusulas são mais utilizadas e têm como objetivo beneficiar o importador em caso de avarias que possam ocorrer. Estas também estão divididas em três e serão definidas como A, B e C. Cada cláusula terá uma característica específica e, assim, cada uma atenderá a uma necessidade originária.

A cláusula A trata sobre o *All risk* (AR). Essa cláusula cobre riscos totais ou parciais especificamente no objeto, possuindo uma cobertura mais completa dentre as demais no seguro marítimo, salvo algumas exceções.

Na cláusula B, será tratado o *Will average* (WA). Cobrirá danos totais e parciais já referentes ao volume, seja na carga, seja na descarga, avaria grossa e

despesas de salvamento, colisão onde ambos são culpados, avarias simples e alguns casos fortuitos de força maior. A *Will Average* excluirá algumas causas externas, como embarques e desembarques, manipulação portuária, derrames e extravios, contudo permitirá que cláusulas especiais e adicionais a complementem.

Por fim, a cláusula C, conhecida como FPA (*Free of particular average*), refere-se à cobertura de perda total em decorrência de avaria grossa. Em situações de avaria simples ou particular, a possibilidade de cobertura total fica restrita aos casos de encalhe, naufrágio, soçobramento<sup>13</sup>, descarrilhamento de veículo terrestre ou tombamento, colisão. Assim, ficam excluídas quaisquer hipóteses de cobertura em avarias particulares, roubos ou extravios de mercadorias, exceto negociação anterior.

Desde 1996, consultas internacionais vêm sendo realizadas de modo a aprimorar essas cláusulas e, no ano de 2009, algumas modificações foram realizadas no que diz respeito às cláusulas de guerra e greve (*Institute Cargo Clauses War and Institute Cargo Clauses Strikes*). Dentre outras modificações, destacam-se as seguintes: (a) cláusula 4.3 – exclusão de preparação e embalagem; (b) cláusula 4.6 – exclusão de insolvência; (c) cláusula 7.3 – terrorismo; (d) cláusula 8 – cláusula de trânsito; (e) cláusula 10 – alteração de viagem (novo).

Existirão as chamadas cláusulas acessórias e as de coberturas especiais. Como o próprio nome diz, são pontos que não podem ser aplicados sem que cláusulas básicas sejam utilizadas, e sua contratação dependerá, basicamente, de necessidades do segurado, variando de acordo com legislações secundárias. Essas cláusulas adicionais servem para completar os contratos de seguro em fatores específicos, mediante negociação e pagamento de valores extras.

Convém citar algumas, devido à sua relevância para o transporte de mercadorias. Nesse caso, têm-se as seguintes: a cláusula adicional *transit in clause*, que trata da prevenção quanto ao porto de origem e destino, se ele não estiver especificado no contrato; a cláusula *held covered* (omissões cobertas), segundo a qual, não havendo má-fé, possíveis omissões do contrato ficam seguradas; a cláusula adicional em trânsito, incluída a cláusula de depósito a depósito, o que segura a mercadoria quanto ao transporte do depósito do exportador até o embarque no navio; a cláusula de lucros esperados para seguros de importação, o que ampara os casos de lucros não realizáveis devido a sinistros; finalmente, cláusula para seguros de impostos sobre mercadorias importadas e cláusula de Direito Aduaneiro, que previne o exportador quanto a possíveis problemas fiscais ao longo de desembarques aduaneiros, dentre outras.

<sup>13</sup> Embarcar; virar de bordo. Disponível em: <<http://www.proriscoseguros.com.br/glossario.htm>>. Acesso em: 05 de setembro de 2009.

Sob esse enfoque, a legislação inglesa se destaca como uma das precursoras nessa temática, não só pela longa experiência em navegações, mas também por ter suas leis originadas a partir de casos concretos, visando ao bem comum.

## 5. PARALELOS COMPARATIVOS

O que se identifica a partir dos estudos sobre os contratos dos dois países é uma legislação brasileira que possui uma união de interpretação entre o Código Civil e o Código Comercial, regulamentando, especificamente, a aplicação das leis securitárias marítimas. Em seu Título III, o Código Comercial se encontrará totalmente dedicado às normas que regem a formulação de um seguro marítimo, definindo desde a estrutura de formação de um contrato até peculiaridades que devem ser atentadas.

No caso da legislação inglesa, a sua estrutura, por mais que esteja fomentada em demais leis e casos práticos, se limitará a um único estatuto, o MIA 1906, o que não impede que outros acordos sirvam de embasamento para o próprio contrato. A partir dessa análise, pode-se verificar que, mesmo existindo para cada legislação uma peculiaridade e forma estrutural, ambas tratarão de pontos em comum.

Os contratos internacionais de seguro marítimo nascem de uma mesma fonte, e a legislação inglesa representa um papel importante nessa influência. As diferenças surgem apenas quando o ordenamento nacional trata de prazos para cumprimentos de obrigações e restrições à prática de atos dentro dos princípios legais, enquanto os ingleses prezam o interesse coletivo e a interpretação de cada caso específico.

## 6. CONCLUSÃO

Os meios de transporte marítimos destacam-se como sendo os primeiros passos para a globalização e a industrialização dos países. Por esse motivo, os contratos de seguro das mercadorias surgem como garantia para as relações comerciais entre as partes. Tanto para a Inglaterra quanto para o Brasil, o comércio marítimo é o grande colaborador para a expansão econômica de cada um.

A necessidade de adotar seguros para prevenir os riscos que o transporte propicia e o interesse de buscar o melhor custo-benefício remetem os futuros segurados a contratar empresas sem consultar a sua idoneidade, o que colocará em risco toda a mercadoria existente. Com o aumento de seguradoras que buscam lucros rápidos num mercado em franca expansão, os interesses se voltam para contratos mal formulados e sem nenhum conhecimento quanto às leis a serem

aplicadas. É na legislação inglesa que se encontrará a lei-mãe para os seguros de mercadoria marítima e é nela que os demais países se basearão, com o propósito de legislar sobre o tema.

Com um código de leis amparado pela *Common Law*, os doutrinadores ingleses e seus juristas buscam fundamentos em casos práticos e julgados ao longo da história, de modo a produzir soluções para controvérsias que beneficiem o interesse comum, e não apenas uma parte. A partir da longa experiência inglesa, os brasileiros, que possuem leis codificadas, criaram órgãos securitários com a finalidade de elaborar normas específicas para os casos do Direito Marítimo, que, mesmo com ares de Direito autônomo, possui laços estreitos com o Código Civil e o Código Comercial.

Assim, reforça-se o ponto mencionado no início desse artigo, segundo o qual, mesmo se tratando de países com ordenamentos jurídicos diferentes, os contratos internacionais de seguro marítimo possuem a mesma fonte – o Direito inglês – e o mesmo propósito: garantir a harmonia das relações entre as partes envolvidas e prevenir riscos que possam afetar não só as referidas partes, mas toda a coletividade.

## REFERÊNCIAS

BARROS, José Fernando Cedeño. *Direito do mar e do meio ambiente – proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o povo do Brasil e Mercosul*. São Paulo: Lex, 2007.

BRASIL, Ávio. *Transportes e seguros marítimos e aéreos*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas do Jornal do Brasil, 1955.

CALIXTO, Robson José. *Incidentes marítimos: história, Direito Marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

CASTRO, Luiz Augusto de Araújo. *O Brasil e o novo direito do mar: mar territorial e zona econômica exclusiva*. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 1989.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria prática do Direito Marítimo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GUIA MARÍTIMO NEWS. Japoneses protegem navios na Somália. Matéria publicada em 03/09/2009. Disponível em: <<http://www.guiamaritimo.com.br/nota.php?id=1605&gmn=1#>>. Acesso em: 03 de setembro de 2009.

MATTOS, Adherbal Meira. *O novo direito do mar*. Rio de Janeiro: Renovar, 1996.

NAZO, Georgette Nacarato. *Curso de difusão cultural*. São Paulo: Soamar, 1996.

OCTAVIANO, Eliane Maria Martins. *Curso de Direito Marítimo*. Volume I. 2. ed. Barueri: Manole, 2005.

\_\_\_\_\_. *Curso de Direito Marítimo*. Volume II. Barueri: Manole, 2008.

PAVLIHA, Dr. Marko. Lecture on marine insurance law. The course outline. IMO International Maritime Law Institute. Malta, January, 2004. Disponível em: <<http://www.fpp.edu/~mlas/slo/files/IMLI-Marine%20Insurance%20Law.pdf>>. Acesso em: 08 de setembro de 2009.

SOCIETY OF LLOYD'S. Cronologia sobre História de Lloyd's. Disponível em: <[http://www.lloyds.com/About\\_Us/History/Chronology.htm](http://www.lloyds.com/About_Us/History/Chronology.htm)>. Acesso em: 05 de setembro de 2009.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS – SUSEP. *Guia de orientação e defesa do segurado*. 2. ed. Rio de Janeiro: Susep, 2006. 55p. Disponível em: <[http://www.susep.gov.br/download/cartilha/cartilha\\_susep2e.pdf](http://www.susep.gov.br/download/cartilha/cartilha_susep2e.pdf)>. Acesso em: 05 de setembro de 2009.

THE INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS. Institute Voyage Clauses Hulls. Disponível em: <<http://www.marrisk.com/pdf/courses/INSTITUTE%20VOYAGE%20CLAUSES.pdf>>. Acesso em: 05 de setembro de 2009.