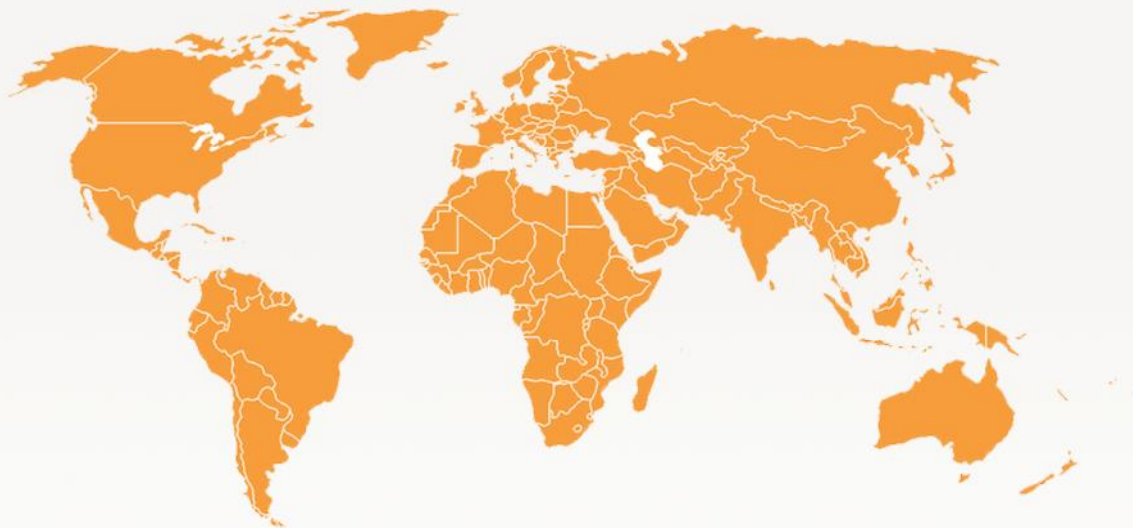




EXPORT MANAGER

SEGUROS INTERNACIONAIS



Export Manager Editora

Todos os Direitos Autorais Reservados 2008

Índice

INTRODUÇÃO	03
CAPÍTULO I – Princípios Jurídicos do Seguro de Carga Internacional	06
CAPÍTULO II – Seguros de Transportes no Brasil	29
CAPÍTULO III - Condições Gerais dos Seguros de Transportes	40
CAPÍTULO IV – Coberturas Básicas dos Seguros de Transportes	54
CAPÍTULO V – Coberturas Adicionais dos Seguros de Transportes	76
CAPÍTULO V – Coberturas Adicionais dos Seguros de Transportes	82
CAPÍTULO VII – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga	88
CAPÍTULO VIII – Seguro Garantia Aduaneiro	99
TERMOS TÉCNICOS	102

Introdução

A Revolução Industrial inglesa tornou Londres um centro financeiro e do comércio internacional desde o século XVII. Por este motivo, os principais teóricos clássicos do comércio exterior são ingleses, como David Ricardo e Adam Smith. Além disso, Londres era, ao final do século XVII, depois da Guerra Civil Inglesa, não apenas um centro do comércio como também um centro de concentração e difusão de informações econômicas, comerciais e financeiras tendo em vista que, naquele momento, as comunicações eram muito difíceis e demoradas.

Até 1666, o negócio do seguro marítimo era realizado apenas nos escritórios bancários e casas de câmbio sem ter um local específico. Por incrível que pareça, a proliferação de pubs – casas de drinks e café – em Londres a partir deste período está associada à necessidade dos homens de negócios em obter e trocar informações pessoalmente. O primeiro pub londrino foi aberto em 1652. A popularidade dos cafés londrinos surge por conta da sua origem como “meio de comunicação” no ambiente onde se dava o maior salto do capitalismo – a Revolução Industrial.

Uma das informações mais procuradas em Londres neste período é justamente o seguro de cargas e navios que, neste período embrionário da indústria de seguros, dava -se de forma muito informal. (www.lloyds.com).

Quando um comerciante queria segurar a sua mercadoria ele procura va um corretor que buscava outro comerciante com maior capacidade financeira para cobrir os riscos. A apólice era endossada por outros tomadores de risco (underwriters) com notória idoneidade comercial e financeira. Estes underwriters colocavam a sua fortuna na como garantia de riscos de transporte em troca de um prêmio pago pelo comerciante.

Em 1688, Edward Lloyd abriu o seu café na Tower Street em Londres e, como diferencial, passou a difundir, até a sua morte em 1713, informações confiáveis, publicando um jornal semanal – o Lloyds News - entre comerciantes, capitães de navios, milionários e financistas interessados em comércio exterior para que freqüentassem o seu bar em busca de seguros marítimos ou em “apostar” o dinheiro em apólices de seguros de cargas.

Em 1769, um grupo de 79 clientes do Lloyd decidiu formalizar o negócio do seguro internacional abrindo uma sociedade de underwriters denominada New Lloyds Coffee House, nas proximidades da Popes Head Alley, em que cada sócio entrou com capital de 100 libras esterlinas. Estava criada a primeira seguradora do mundo e o Lloyd tornou -se propriedade dos subscritores.

Em 1774, o New Lloyd, já pequeno em virtude do crescimento do mercado de seguros de carga, resultado do crescimento acelerado do comércio internacional, mudou-se para escritórios na Royal Exchange quando abandonou de vez o negócio do bar passando a trabalhar exclusivamente com seguros.

As práticas, usos e costumes surgidos no Lloyd resultaram, em 1912, numa padronização das cláusulas do seguro marítimo nomeado London Institute Cargo Clauses ou Lloyd Institute Cargo Clauses que são hoje normas internacionais dos seguros internacionais em todo o mundo num exemplo típico de auto-regulação a que se denomina lex mercatoria.

Ainda hoje, o Lloyd é a maior seguradora do mundo e suas diretrizes dos seguros internacionais de carga marítima compõem as cláusulas dos tipos de riscos e seguros aplicados no comércio exterior as quais passamos a estudar neste Capítulo.

Evolução Jurídica do Seguro de Carga Internacional

Apesar dos gregos e fenícios, hábeis navegadores do mundo antigo, terem se utilizado de várias formas de seguros contra riscos de navegação marítima, sendo os precursores do seguro marítimo, foram os romanos quem redigiram o primeiro ato jurídico relativo aos seguros marítimos em 533 AC, no reinado do Imperador Justiniano.

A forma mais antiga de seguro – e também a mais difundida desde os primórdios da navegação - é o chamado “bottomry”. Trata-se de um penhor do casco (bottom) do navio em que o armador recebe adiantado uma determinada quantia em dinheiro para custear a viagem.

Se o navio ou sua carga não chegam ao porto de destino, então o emprestador (underwriter) perde o dinheiro adiantado. Mas, se o navio ou sua carga chegam ao porto de destino, o financista não apenas recebe o dinheiro de volta como também recebe um prêmio previamente acordado com o armador.

O bottomry difundiu-se não apenas pela sua simplicidade, mas também porque travestia o juro recebido pela aposta do emprestador em um prêmio fugindo, desta forma, das penalidades morais da usura que, até o mundo moderno, era proibida. A propósito, até os dias de hoje o preço pago por um seguro qualquer denomina-se prêmio.

Ao final da Idade Média e início da moderna, século XV, a Liga Hanseática, associação de cidades européias que detinham o monopólio do comércio europeu e das feiras comerciais, desenvolveu câmaras de seguros particularmente na Bruxelas, Barcelona e Londres. A forma preponderante do seguro marítimo nestas cidades era o bottomry.

A difusão do bottomry como prática comercial aceita fez com que, em 1601 o governo inglês baixasse o primeiro regulamento moderno sobre seguros – An Act Concerning Matters Amongst Merchants. O ato estabeleceu também um corte de seguros.

A legislação inglesa permitiu o florescimento de pubs especializados em seguros onde os underwriters se reuniam para fazer suas apostas, ou melhor, seguros. O mais famoso, como vimos, é o Lloyd.

Mais de um século se passou desde o anúncio do Ato de 1601 sem os seguros tivessem em outra regulamentação. Em 1745, o governo inglês baixou o Marine Insurance Act proibindo que pessoas que não tivessem interesse direto no navio ou em sua carga atuassem como underwriters em apólices de seguros.

Em 1788, o governo inglês proibiu as apólices ao portador e, em 1795, passou a exigir que todas as apólices de seguro marítimo devessem ser assinadas. Em 1894, a Casa dos Lordes inglesa, instituiu o Marine Insurance Codification Bill que consolidou a legislação sobre os seguros em um único código.

Em 1906, já no século XX, é instituído o Marine Insurance Act que consolidou na apenas a legislação anterior como também todas as decisões de tribunais de justiça dos últimos duzentos anos de desenvolvimento do seguro marítimo.

Mas a maior inovação do Marine Insurance Act 1906 foi aprovado a apólice e as regras do Lloyd que surgiram na prática do seguro internacional conferindo assim aos usos e costumes do comércio internacional uma validade jurídica e institucional. Tais usos e costumes aplicados às apólices de seguros são os chamados Institute Cargo Clauses consolidados pelo Lloyd SG (ships and goods).

Desde então, os Institute Cargo Clauses criados nas práticas, usos e costumes do comércio internacional são a base das apólices de seguro de carga tendo sido revisados várias vezes ao longo dos anos, a última em 2003.

Os Institute Cargo Clauses são cláusulas de contratos de seguros padronizadas que instituem as coberturas máximas e mínimas das apólices e, desta forma, garantem segurança jurídica aos transportadores e embarcadores. Funcionam de forma semelhante aos INCOTERMS que estabelecem com precisão o momento e o local de entrega e transferência dos custos e riscos logísticos da operação quando inseridos no contrato internacional de venda.

Capítulo I – Princípios Jurídicos do Seguro de Carga Internacional

O seguro de carga surgiu e se desenvolveu no modal marítimo, daí o seu nome usual, *marine insurance*, para cobrir os riscos de avarias dos bens e da embarcação no transporte internacional. No entanto, é utilizado na atualidade para qualquer modal de transporte.

Suas regras surgem, como vimos, espontaneamente por meio de práticas, usos e costumes dos portos e do comércio exterior e, com o passar dos anos passaram a ser objeto de regulação específica pelos Estados nacionais, embora tenham mantidas as características básicas dos costumes seculares.

INCOTERMS

Quando uma condição de venda (INCOTERM) exigir a contratação de seguro pelo exportador, no caso as modalidades CIF (Custo, Seguro e Frete) e CIP (Transporte e Seguro pagos até o local de destino) é o importador quem deve indicar ao exportador os riscos e suas respectivas coberturas que o exportador deve contratar.

Na hipótese do importador não indicar os riscos a serem cobertos, o exportador deve contratar minimamente o montante de 100% do valor da *Commercial Invoice* na modalidade *All Risks* (todos os riscos).

No entanto, todos os riscos não incluem, como dissemos, danos intrínsecos da mercadoria nem guerra (*W*) e greves, guerra civil ou atos de vandalismo e tumultos (*SRCC*).

Se o importador quisesse, no exemplo que apresentamos, cobrir o risco de oxidação, teria de indicar ao exportador que fizesse uma cobertura adicional de oxidação ao *All Risks*, que inclui todos os riscos do transporte, não da mercadoria e de natureza social.

Resumidamente, o vendedor deve contratar o seguro apenas nas condições CIF e CIP. Nos termos dos grupos E (*EXW*) e F (*FCA/FOB/FAZ*) a obrigação é do importador e, nos termos do grupo D (*DAF/DEQ/DES/DDU/DDP*) a contratação do seguro é opcional por parte do exportador, embora seja usual e recomendável a contratação pelo exportador porque, nestes termos, o risco é do vendedor enquanto que nos demais é do importador.

Objeto do Contrato de Seguro

O seguro de transporte surgiu para reparar danos, materiais e pecuniários, causados a mercadorias e navios resultados dos **perigos do mar**. Na atualidade quase tudo é passível de interesse econômico específico, ainda que sem valor econômico de mercado, como a própria vida, ou, ainda tornozelos de jogadores e nádegas de dançarinas.

O seguro é, portanto, o contrato no qual um segurador se obriga, mediante o pagamento de um prêmio, a indenizar outra pessoa, o segurado, de prejuízos causados por riscos futuros, estabelecidos no contrato e baseados nos interesses econômicos do segurado.

Assim, o fundamento jurídico elementar do seguro é o risco, entendido como todo e qualquer evento futuro, incerto e imprevisível, mas possível, que causa algum dano a algo

de interesse de alguém. Neste sentido, o seguro tem por função restaurar o *status quo ante*, isto é, a situação econômica anterior ao dano causado pelo **sinistro** que, juridicamente, é o risco materializado em forma de prejuízos e despesas.

O risco é futuro porque, no momento da assinatura do Contrato de Seguro ele ainda não existe. Incerto e imprevisível porque é uma probabilidade de ocorrência e não um fato consumado. E, finalmente, deve ser possível porque, se impossível, não haveria motivo para preocupar-se com ele. Um seguro que visa proteger uma propriedade da invasão de marcianos, por exemplo, ainda é impossível e, conseqüentemente, não passível de cobertura por meio de seguro.

Assim, o **risco** possível, isto é, a probabilidade de ocorrência de um evento danoso, é possível é condição essencial para a existência de um seguro que o cubra restaurando economicamente o interesse do segurado depois da ocorrência do sinistro (fato danoso ocorrido).

Quanto maior a probabilidade de ocorrência do risco, maior a chance do segurador ter de pagar a **indenização** e, portanto, maior o **prêmio**, isto é, o preço cobrado pelo seguro.

Por este motivo, o Contrato de Seguro, materializado na **Apólice**, deve listar os riscos e suas limitações com relação ao valor máximo da indenização, à duração e às exclusões da cobertura.

Tipos de Contratos de Seguros

A prova da contratação de um seguro de carga está materializada em um documento denominado **Apólice de Seguro ou Certificado de Seguro**. A forma da Apólice de Seguro varia segundo a carga segurada e a seguradora, mas, em essência, ela deve conter as cláusulas dos *Institute Cargo Clauses* e as condições pactuadas junto ao **corretor de seguros**.

Corretores de seguros são profissionais especializados em avaliar a carga e determinar os seus riscos para efeito de composição do prêmio a ser pago pelo interessado assim como pela cobertura a ser paga pela Seguradora na hipótese de **sinistro**.

A contratação de um seguro começa com uma **Proposta** – documento que lista os riscos e as coberturas e o respectivo valor do prêmio bem como as condições de demanda da cobertura na hipótese de sinistro.

No ato da contratação do seguro, o corretor pode emitir uma **Nota de Seguro (Cover Note)** para delimitar a data de início da cobertura enquanto a apólice definitiva não é emitida. A Nota de seguro é também o instrumento de cobrança do prêmio e acompanha a Apólice de Seguro.

Apólices de Seguro e Certificados de Seguro

Apólices de Seguro são documentos de seguro emitidos uma única vez pela Seguradora. Podem ser de dois tipos: avulsas (específicas) ou abertas (averbadas). Apólices específicas têm validade para um único embarque predeterminado. Apólices abertas garantem vários embarques dentro de um período de tempo predeterminado.

Certificados de Seguro são documentos que permitem ao exportador comprovar a contratação do seguro junto ao importador ou bancos ou terceiros interessados nas mercadorias seguradas. São emitidos também quando a contratação do seguro é coletiva e, portanto, não vale apenas para um único interessado. Em geral, acompanham apólices de seguro abertas.

Apólices Avulsas x Apólices Abertas

Apólices avulsas (*specific policy*) são utilizadas em geral por empresas que atuam ocasionalmente no comércio exterior. Cobrem um único embarque.

Já as apólices abertas (*blanket policy ou floating policy*) são usadas por empresas que atuam habitualmente. Nas apólices abertas, a cada embarque, o exportador insere os dados da mercadoria e, desta forma, averba a apólice.

Averbações são, portanto, comunicados de dados de embarques feitas pelo exportador à Seguradora quando da existência de uma apólice aberta.

A critério do segurado, podem ser emitidos Certificados de Seguros para cumprir cartas de crédito ou contratos de venda, com base em Apólices de Seguro Abertas. Digamos uma Apólice Aberta é emitida no valor de cobertura de U\$ 100 000,00 (cem mil dólares) para um período de 30 dias. Se, neste período, for realizado um embarque relativo a um carta de crédito no valor de US\$ 30 000,00 (trinta mil dólares) não será possível apresentar ao banco negociador do crédito um Apólice de cem mil dólares e, por este motivo, é emitido um Certificado de Seguro no valor necessário ao cumprimento do Crédito.

A principal vantagem da utilização de Apólices abertas é a desburocratização do processo de exportação na medida em que não é necessária uma negociação e emissão de apólices para cada embarque. Além disso, ao contratar todo o volume de embarques de uma única vez, o segurado adquire maior poder de barganha junto às corretoras de seguro.

Cláusulas dos Contratos de Seguro

Na Introdução, vimos que as cláusulas básicas dos seguros de transportes internacionais foram delimitadas na prática pelos *underwriters* de Londres constituindo assim um das mais importantes consolidações da Lex Mercatoria.

As *Institute Cargo Clauses* compreendem 03 conjuntos básicos de cláusulas de seguros de transporte de carga sobre as quais se baseiam a maiorias das legislações nacionais e apólices de seguros do mundo, inclusive o Brasil.

As principais diferenças entre estas cláusulas - e começando pela cobertura menos abrangente para a mais abrangente - são as seguintes:

Cláusulas de Carga (C)

Garantem perda ou dano sofrido pelo objeto seguro atribuível a:

- Fogo ou explosão;
- Acidente do meio de transporte (encalhe, afundamento, enborcamento e colisão do navio, choque ou capotamento do veículo rodoviário; colisão ou descarrilamento do comboio);
- Descarga num porto de arribada;
- Perda ou dano sofrido pelo objeto seguro causado por: sacrifício de avaria grossa, alijamento e contribuição que impenda sobre o objeto seguro em despesas de salvamento ou em regulação de avaria grossa.

Cláusulas de Carga (B)

Garantem as mesmas perdas ou danos das cláusulas de carga (C) acrescidos de perda ou dano atribuível a:

- Terremoto, erupção vulcânica ou raio;
- Arrebatamento pelas ondas, entrada da água do mar, lago ou rio no porão do navio, em outro meio de transporte ou em local de armazenagem;
- Oerda total de qualquer volume caído nos atos de carga ou descarga do navio.

Cláusulas de Carga (A)

Cobrem as despesas de salvamento em regulação de avaria grossa, tal como nas cláusulas (B) e (C) e todos os riscos de perda ou dano sofrido pelo objeto do seguro, com exceção dos atribuíveis a:

- Atuação dolosa do tomador de seguro / segurado;
- Derrame ou perda de peso ou volume normais, ou desgaste normal devido a uso;
- Insuficiência ou inadequação de embalagem;
- Vício próprio ou alteração proveniente da natureza intrínseca do objeto seguro;
- Demora, mesmo que em consequência de um risco coberto;
- Insolvência ou dificuldade financeira do proprietário, afretador ou operador do navio;
- Inavegabilidade ou inadequação do navio ou outro meio de transporte (incluindo o contêiner ou "liftvan"), desde que do conhecimento do tomador de seguro / segurado ou seus empregados no momento do carregamento;
- Uso de qualquer arma de guerra que empregue fusão nuclear ou a tômica;
- Guerra, greves, "lockout", tumultos, terrorismo (como tal considerado, nos termos da legislação penal aplicável) e comoções civis;
- Minas, bombas ou torpedos abandonados ou à deriva.

Com a evolução da indústria dos seguros em todo o mundo, uma série de outras cláusulas padronizadas foram introduzidas e modificadas constituindo a maioria das opções de seguros às três cláusulas básicas A, B e C.

Nas tabelas Abaixo, temos um resumo destas coberturas específicas.

Designação do conjunto de cláusulas	Mercadorias abrangidas
Institute Bulk Oil Clauses	Óleos
Institute Cargo Clauses - (A)	Carga geral. Veja o conjunto de riscos cobertos no quadro abaixo.
Institute Cargo Clauses - (B)	Carga geral. Veja o conjunto de riscos cobertos no quadro abaixo.
Institute Cargo Clauses - (C)	Carga geral. Veja o conjunto de riscos cobertos no quadro abaixo.
Institute Cargo Clauses (Air)	Carga geral excluindo correio aéreo
Institute Coal Clauses	Carvão
Institute Commodity Trades Clauses - (A)	Cacau, café, algodão, Óleos e gorduras embalados, Peles e couros, Metais, Sementes oleaginosas, Açúcar, Chá
Institute Commodity Trades Clauses - (B)	Cacau, café, algodão, Óleos e gorduras embalados, Peles e couros, Metais, Sementes oleaginosas, Açúcar, Chá
Institute Commodity Trades Clauses - (C)	Cacau, café, algodão, Óleos e gorduras embalados, Peles e couros, Metais, Sementes oleaginosas, Açúcar, Chá
Institute Container Clauses - Time	Taras dos containers incluindo motores ou mecanismos dos containers
Institute Container Clauses - Time -Total loss, general average, salvage, salvage charges, sue and labour	Taras dos containers - Riscos principais do transporte
Institute FOSFA Trades Clauses - (A)	Sementes, óleos, oleaginosas, gorduras
Institute FOSFA Trades Clauses - (B)	Sementes, óleos, oleaginosas, gorduras
Institute FOSFA Trades Clauses - (C)	Sementes, óleos, oleaginosas, gorduras
Institute Frozen Food Clauses - (A)	Produtos alimentares congelados exceto carne
Institute Frozen Food Clauses - (C)	Produtos alimentares congelados exceto carne

Institute Frozen Meat Clauses - (A)	Carne congelada (Carne refrigerada excluída)
Institute Frozen Meat Clauses - (A) + (24 hours breakdown)	Carne congelada (Excluindo carne refrigerada e paragens das unidades de frio por períodos inferiores a 24 horas)
Institute Frozen Meat Clauses - (C) + (24 hours breakdown)	Carne congelada (Excluindo carne refrigerada e paragens das unidades de frio por períodos inferiores a 24 horas)
Institute Jute Clauses	Juta
Institute Natural Rubber Clauses	Borrachas naturais, excluindo o latex líquido
Institute Timber Trade Federation Clauses	Madeira

Algumas cláusulas adicionais específicas utilizadas em seguros de transporte de mercadorias
(De acordo com o ILU - Institute of London Underwriters)

Designação da cláusula ou conjunto de cláusulas	Âmbito de aplicação
Institute Classification Clause	Cláusula específica relativa à classificação do navio transportador, tendo em conta a sua idade e a sociedade que o classifica (Ex.: Lloyd's, B.Veritas, American B.S.).
Institute Malicious Damage Clause	Cláusula específica que pode ser utilizada para cobrir atos maliciosos, vandalismo ou sabotagem do objeto seguro.
Institute Theft, Pilferage and Non-delivery Clause	Cláusula específica que pode ser utilizada para cobrir roubo ou desaparecimento do objeto seguro.
Institute Strikes Clauses - Várias (Cargo), (Air cargo), (Commodity trades), (FOSFA Trades), (Containers), (Bulk oil), (Coal), (Frozen Food), (Frozen meat), (Jute), (Natural rubber), (Timber trade)	Várias, com cláusulas específicas para diferentes tipos de mercadorias cobrindo perdas e danos devidas a greves, tumultos ou ações tomadas por motivos políticos.
Institute War Clauses - Várias (Cargo), (Air cargo), (Commodity trades), (FOSFA Trades), (Containers)	Várias, com cláusulas específicas para diferentes tipos de mercadorias cobrindo perdas e danos devidas a guerras civis, revoluções, minas, torpedos, etc.

**Resumo das principais coberturas
dos seguros de transporte de carga geral
(Institute Cargo Clauses - ICC)**

Risco coberto	Cláusula ICC		
	A	B	C
Perda ou dano razoavelmente atribuível a:			
- Danos acidentais, Actos maliciosos	SIM	NÃO	NÃO
- Roubo	SIM	NÃO	NÃO
- Fogo ou explosão	SIM	SIM	SIM
- Encalhe/Afundamento do navio	SIM	SIM	SIM
- Capotamento ou descarrilamento do meio de transporte terrestre	SIM	SIM	SIM
- Colisão ou contacto do navio com qualquer objeto externo que não seja água	SIM	SIM	SIM
- Descarga num porto de arribada	SIM	SIM	SIM
- Sismos, ações de vulcões, queda de raios	SIM	SIM	NÃO
Perda ou dano causado por:			
- Sacrifício de avaria grossa	SIM	SIM	SIM
- Alijamento	SIM	SIM	SIM
- Arrebatamento por uma onda	SIM	SIM	NÃO
- Entrada de água do mar, lago ou rio no navio , container ou armazém	SIM	SIM	NÃO
Perda total de qualquer embalagem à carga e à descarga	SIM	SIM	NÃO

No Brasil, as cláusulas do contrato de seguro são padronizadas pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, a partir das Institute Cargo Clauses, as quais veremos no Capítulo 2.

Limitação da Responsabilidade

Quando viajamos de ônibus, por exemplo, entre Ribeirão Preto e São Paulo, pagamos um seguro opcional cujo prêmio é risível, da ordem de centavos que nos cobre por morte ou invalidez. No caso de morte por acidente na estrada a indenização paga é de R\$ 100,00 (cem reais) e no caso de invalidez permanente, R\$ 50,00 (cinquenta reais).

É claro que a vida de uma pessoa não tem preço e singelos cinquenta reais por uma invalidez permanente que obrigará, dependendo da atividade da pessoa, uma aposentadoria precoce, não pagam, digamos, o “prejuízo”. Mas é um exemplo interessante para exemplificar a limitação da responsabilidade do transportador. Naturalmente, se a pessoa quiser um seguro maior do que estes, deveria fazer um seguro de vida pessoal que abrangesse um valor maior que, no caso de morte, ressarciria os herdeiros.

Limitação de responsabilidade é uma prática do seguro que permite às partes do transporte marítimo, como os armadores e seus representantes, limitar a sua responsabilidade nos casos de perda ou dano a pessoas ou coisas a bordo do navio.

Desde o início das práticas comerciais de seguros, a responsabilidade do transportador sobre os danos e perdas causados durante o percurso do transporte internacional sempre foi limitada com o objetivo de estimular os comerciantes internacionais a contratar seguros mais amplos para as suas cargas e os próprios transportadores a investirem no transporte internacional de cargas.

Acordos Internacionais Sobre Transportes

Para verificar a qual é a limite da responsabilidade do transportador, o embarcador deve verificar duas fontes: a) o verso do Conhecimento de Embarque deve indicar os limites bem como b) as regras aplicáveis (Haia– Visby -Hamburgo), no caso marítimo ou Varsóvia, no caso aéreo. Os Estados Unidos possuem uma legislação específica, baseada nas Regras de Haia chamada *Carriage of Goods by Sea* (COGSA)

Cada uma destas convenções adota um limite de responsabilidade, conforme a Tabela abaixo.

Regra	Limite de Responsabilidade (Por Valor)
COGSA	500 USD (1) por volume para embarque do ou para os Estados Unidos.
Haia-Visby	666,7 DES (2) por volume/ unidade de carga ou 2 DES por quilo, o que for maior.
Hamburgo	835 DES por volume ou 2,5 DES por quilo de peso bruto. Em caso de atraso, é acrescido 2,5 vezes.

(1) USD – Dólares dos Estados Unidos

(2) DES – Direitos Especiais de Saque, moeda do Fundo Monetário Internacional.

Além da limitação de responsabilidade por volume ou unidade, estas convenções limitam também o tempo para reclamar o dano, conforme a Tabela abaixo.

Regra	Limite de Responsabilidade (Por Tempo)
COGSA	01 ano da chegada dos bens no porto de descarga
Haia-Visby	01 ano da chegada dos bens no porto de descarga
Hamburgo	02 anos da chegada dos bens no porto de descarga

Identificação dos Riscos

Quando vamos contratar seguro para o nosso carro, o corretor nos apresenta um questionário no qual temos de responder algumas questões curiosas como: o automóvel fica na rua ou em garagem própria? Na casa há pessoas com idade inferior a 17 anos? Qual é a idade e o sexo do condutor habitual? Em qual a cidade o veículo será conduzido com maior frequência?

O objetivo destas questões, em geral estabelecidas na **Proposta de Seguro**, é determinar os riscos aos quais o veículo está exposto para fins de determinação do prêmio do ser pago pelo segurado. Um veículo que transita regularmente na cidade de São Paulo tem maior risco de envolver-se em um acidente que um que transite diariamente em Potirendaba, por exemplo. Já um carro que seja deixado na rua durante a noite tem maior chance de ser roubado que um que fique em uma garagem. Mulheres, estatisticamente se envolvem menos em acidentes de trânsito do que homens.

Da mesma maneira, ao preparar a logística internacional de uma mercadoria devemos relacionar os riscos que nela estão envolvidos. A catalogação dos riscos no transporte internacional não começa pelo modal, mas pela carga. É a mercadoria que apresenta os chamados **fatores de risco** em função das suas características intrínsecas.

Somente em segundo plano, vêm os riscos intrínsecos do modal de transporte que podem ser agravados ou reduzidos em função do tratamento que se deu à carga. Dependendo do seu acondicionamento, tais fatores de riscos podem ficar expostos aos riscos do modal de transporte ou ainda protegidos. Neste sentido, a boa prática do seguro estabelece que é preciso, em primeiro lugar, eleger os riscos que cada tipo de mercadoria está sujeito.

Na **Tabela – Fatores de Risco**, temos uma listagem mapa de como deve ser feita a análise dos fatores de risco de uma mercadoria tendo em vista o desenvolvimento da sua embalagem.

Embalagens e unitizações que reduzam a possibilidade de riscos tornam a mercadoria menos suscetível ao dano e, portanto, podem ter um prêmio menor a ser pago. Por outro lado, um bom planejamento da embalagem e da unitização a partir dos riscos intrínsecos da mercadoria torna o transporte mais seguro e, portanto, menos vulnerável aos eventuais danos decorrentes das condições de cada modal.

Tabela – Fatores de Risco

Informações Gerais do Produto	Fatores de Riscos e Prevenção de Perdas
Nome técnico do produto – descrição técnica	Temperatura – verificação das temperaturas requeridas nos embarques, desembarques e transbordos entre o ponto de saída e o ponto de chegada.
Nome comercial do produto – marcas e nomes de mercado	Umidade Relativa do Ar – verificação do impacto da umidade do ar no produto, sua capacidade de absorção de água e a influência da umidade na condensação de água nos contêineres e volumes.
Classificação no Sistema Harmonizado (SH) – classificação fiscal internacionalmente uniforme	Ventilação – verificação da necessidade de ventilação mínima e máxima no interior do contêiner e ventilação recomendada.
Descrição do Produto – descrição técnica detalhada passível de ser utilizada na Fatura Comercial	Atividade Biótica – classificação do da atividade biótica durante o transporte. Trata-se do metabolismo do produto durante o transporte.
Usos e qualidade do produto – utilizações comuns e qualidade técnica	Gases – verificação de possíveis mudanças no volume de dióxido de carbono (CO ₂) e de oxigênio e na sensibilidade ao etileno.
Tempo de Armazenagem Indicado – validade do produto antes da sua utilização	Combustão Espontânea - verificação da possibilidade de eventos causados por combustão espontânea por influências do meio ambiente.
Materiais utilizados na embalagem – tipos de materiais e suas especificações técnicas	Odores – verificação do comportamento ativo (emissão de odores) e do comportamento passivo (sensibilidade a odores externos).
Tamanhos e formatos ideais da embalagem – exigências da embalagem quanto ao formato	Contaminação - verificação do comportamento ativo (contaminação do ambiente pelo produto) e do comportamento passivo (sensibilidade a contaminação causadas por fatores externos).
Tipos de Transporte Possíveis e seus volumes mínimos – volumes mínimos necessários para transporte em cada um dos modais	Influências Mecânicas - verificação da sensibilidade a pressões, impactos, abrasivos na movimentação da carga.
Tipos de paletes e contêineres utilizados e suas otimizações – formas de movimentação da carga em todas as interfaces da logística internacional	Agentes Tóxicos - verificação da necessidade de prevenção de agentes tóxicos prejudiciais à saúde humana presentes no produto.
Marcações necessárias nas embalagens – marcações internacionais utilizadas nos volumes para permitir uma movimentação adequada	Roubos - verificação prévia da frequência de roubos e desaparecimento de volumes nas interfaces da logística internacional.
Seguro da Carga – tipos de seguros e seus respectivos prêmios	Infestação - verificação da ação de insetos, microorganismos, enzimas e outros organismos vivos durante o transporte e a armazenagem dos produtos.

Na **Tabela – Fatores de Riscos de Confeções Prontas**, temos um exemplo completo de como elaborar uma Ficha Técnica de Produto capaz catalogar os riscos e preveni-los pela unitização e pela embalagem.

Tabela – Riscos de Confeções Prontas

<p>1. Informações Gerais</p> <p>Nome Técnico – paletós e calças de algodão masculinas Nome Comercial – costumes de algodão</p> <p>Sistema Harmonizado - Descrição – costumes masculinos são produtos da indústria de confeções cujas características técnicas dependem do tecido que é fabricado. Há dois tipos de tecidos utilizados: fibras naturais (algodão) e fibras sintéticas.</p> <p>Os costumes fabricados com tecidos de fibras de algodão possuem maior valor agregado e amarrotam com facilidade. Já os confeccionados com fibras sintéticas são mais resistentes e não amarrotam com facilidade.</p> <p>Usos e Qualidade do Produto – costumes são utilizados normalmente em ambientes de trabalho ou ocasiões sociais formais. A qualidade do produto depende do tecido utilizado, do design e da marca, do corte e do acabamento do produto.</p> <p>Tempo de Armazenagem – confeções fabricadas com tecidos de fibras naturais estão sujeitas à degradação por causa da ação da luminosidade quando armazenada por longo período de tempo. No entanto, o maior limitador do tempo da armazenagem encontra-se no fator moda. Há duas coleções por ano (verão e inverno) o que torna o produto perecível a cada seis meses. A distribuição, neste sentido, deve ser feita integralmente antes do lançamento da coleção posterior.</p> <p>Embalagem Materiais – caixas de papelão corrugado</p> <ul style="list-style-type: none"> - caixas individuais de papelão - capa de plástico e cabides <p>Tamanhos e Formatos – quando transportados em caminhões baús ou contêineres, costumes prontos podem ser envoltos por plásticos colados a quente e pendurados em “araras” ou no teto por meio de cabides. Isso evita que as confeções tenham de ser repassadas ao chegarem ao destino e sua movimentação é mais ágil porque não necessitam ser desembaladas e podem seguir diretamente para as lojas. Quando transportados em caixas de papelão, estas devem ser envoltas por filme plástico a fim de evitar umidade e danos à caixa.</p> <p>Se as confeções são embaladas de forma unitária em caixas que são entregues ao consumidor, em geral de papelão mais fino, as embalagens de transporte devem ter parede dupla e cantoneiras reforçadas com fita adesiva a fim de evitar danos às caixas de consumo.</p>
--



Transporte Internacional
Modais de Transporte – todos

Tipo de carga – geral

Contêineres – são equipamentos adequados para transporte de confecções pronta-entrega desde que sofram adaptações para evitar umidade e sujeira. Em geral, as confecções prontas são penduradas em varais presos nas laterais do contêiner e de altura regulável com o objetivo de otimizar a quantidade de itens transportados. O assoalho do contêiner e a porta são forrados com plásticos ou tecidos.

Movimentação da Carga - confecções prontas devem ser protegidas da sujeira e da umidade e contato direto com outras substâncias que podem causar manchas. Os contêineres devem ser, portanto, secos e previamente limpos com aspirador de pó. A armazenagem deve ser feita em locais limpos e secos livres de oleosidade. Deve ser evitada exposição duradoura a ambientes externos (chuva, neve, etc.).



2. Fatores de Risco e Prevenção de Perdas

2.1. Temperatura

Confecções prontas exigem condições particulares de temperatura, umidade e ventilação. A temperatura ideal de transporte é de 20°C. A temperatura pode variar entre 10 e 30 graus Celsius dependendo do tipo de fibra que o produto contém na sua confecção. Altas temperaturas podem causar danos às fibras do tecido podendo ultrapassar a tolerância com relação à elasticidade de materiais sintéticos quando expostos a altas temperatura podem sofrer danos como, por exemplo, quando se passa um tecido sintético com ferro de passar muito quente. Exposição a temperaturas muito baixas podem causar perda de elasticidade do tecido.

2.2. Umidade

Confecções fabricadas com tecidos naturais são higroscópicas, isto é, absorvem umidade do ar. Assim, a umidade relativa do ar ideal varia entre 40% a 75%. Exposição à umidade intensa pode causar bolor e mofo no produto com impregnação de odores na secagem.

2.3. Ventilação

Confecções prontas devem estar sujeitas à ventilação natural para evitar mofo e bolor semelhante a quando se guarda roupas no armário por longo período.

2.4. Atividade Biótica

Não há risco de atividade biótica com relação a este produto.

2.5. Gases

Não há influência de gases com relação a este produto

2.6. Combustão Espontânea

Confecções não estão sujeitas à auto-combustão mas a sua movimentação deve ser feita sem contato com fogo. Cigarros devem ser proibidos nos armazéns e nos locais de movimentação e as instalações devem ter extintores de CO₂.

2.7. Odores

2.7.1. Comportamento Ativo – devido ao tratamento químico do tecido, roupas prontas possuem um odor suave característico e, por este motivo, não devem ter contato com produtos sensíveis absorção de odores.

2.7.2. Comportamento Passivo – confecções prontas são altamente sensíveis a absorção de odores fortes e, portanto, sua movimentação e armazenagem devem estar livres do contato com materiais que emitem odores.

2.8. Contaminação

2.8.1. Comportamento Ativo – confecções prontas são cargas altamente limpas.

2.8.2. Comportamento Passivo – confecções prontas são altamente sensíveis à ação de outras substâncias líquidas ou secas. Quando embaladas em caixas de papelão, estas devem sofrer um revestimento de plástico filme para protegê-las de líquidos ou outras substâncias. Quando carregadas soltas em contêineres, este devem ser revestido internamente com plásticos ou tecidos que protejam os bens contra umidade, poeira e agentes externos.

2.9. Influências Mecânicas

Confecções são sensíveis ao estresse mecânico podendo rasgar, danificar ou amarrotar o tecido. Por este motivo devem ser presas por prendedores plásticos quando transportadas soltas em contêineres e, quando armazenadas em caixas de papelão, estas devem indicar empilhamento máximo a fim de evitar que amarrotem.

2.10. Agentes Tóxicos

Não há influência deste fator de risco no transporte do produto.

2.11. Roubos

Confecções prontas são produtos de alto valor agregado, fáceis de transportar e revender. Por estes motivos são alvos de roubos e devem ser seguradas contra isso.

2.12. Infestação

Confecções estão sujeitas a infestação de insetos e ratos e, por conta disso, devem ser os locais de armazenagem e contêineres dedetizados e/ou fumigados.

Idealmente, todo comerciante internacional dever ter um a Ficha Técnica como esta para identificar e proteger, por meio da embalagem e da **unitização**, os riscos intrínsecos da sua mercadoria.

Ora, se o seguro é feito para reparar um interesse econômico definido em geral, pelo valor da mercadoria por que então o embarcador deveria se preocupar com a minimização dos riscos de transporte por meio da embalagem ou da unitização?

Justamente porque é um costume consagrado do seguro de transporte de carga internacional não cobrir perdas, danos ou despesas resultantes, direta ou indiretamente de :

a) insuficiência ou inadequação de embalagem ou preparação imprópria do objeto segurado, incluindo se no conceito de embalagem o acondicionamento em contêiner ou caixa -palete (*liftvan*), quando tal acondicionamento for realizado antes do início da cobertura do seguro, pelo segurado ou seus prepostos ou, também,

b) por vício próprio ou pela natureza do objeto segurado.

Digamos que um comerciante esteja importando alguma mercadoria de ferro passível de oxidação. Durante o trânsito marítimo, esta mercadoria ficará, por vários dias, exposta à maresia e, eventualmente, água salgada. Se a apólice não previr uma cobertura adicional específica para a oxidação, o segurado não poderá exigir do segurador uma indenização por eventual enferrujamento tendo em vista que este evento é decorrente de um mal acondicionamento ou da própria natureza da mercadoria, não do transporte.

Identificação das Avarias

A palavra avaria vem do árabe *awâr*, que significa dano.

Partindo da origem da palavra, podemos conceituar avaria como sendo o dano causado ao navio ou à carga nele transportada causadas por acidentes e fatos da navegação.

Na **Tabela – Acidentes e Fatos de Navegação**, podemos verificar estas causas que podem ser voluntárias e involuntárias.

Tabela – Acidentes e Fatos de Navegação

	Acidentes	Fatos
Naufrágio	perda ou inutilização do navio	
Encalhe	ato da embarcação ser levada involuntariamente a seco.	
Água Aberta	invasão de água do mar no corpo da embarcação, resultado de fissura, rasgo ou rombo no casco.	
Varação	encalhe voluntário promovido com o propósito de se evitar mal maior à embarcação, à carga e às vidas a bordo.	
Arribada	desvio voluntário ou forçado para porto ou local não previsto na rota usual da viagem	
Alijamento	lançamento consciente e voluntário ao mar de qualquer das coisas a bordo	
Fortuna do Mar		acidentes ocorridos no mar, o caso fortuito, a força maior ou os riscos marítimos.
Colisão		choque entre uma embarcação e um objeto fixo.
Abalroamento		choque entre duas ou mais embarcações não vinculadas entre si por contrato.

Estão inclusas no conceito de avaria também todas as despesas necessárias à preservação tanto do navio quanto da carga, denominadas despesas extraordinárias. Do ponto de vista jurídico, são duas as espécies de avarias: a) as avarias simples ou particulares (**Particular Average**) e as avarias comuns ou grossas (**General Average**).

Os elementos que diferenciam a avaria simples da avaria grossa são :

- a) o efeito da vontade humana a vontade, no caso, do capitão do navio, no dano causado ao navio e/ou à carga e
- b) quem suporta o dano.

Avarias Simples ou Particulares (*Particular Average – PA*)

Avarias simples ou particulares são resultantes dos riscos segurados que ocasionam a perda ou redução, total ou parcial, do objeto do seguro.

Nelas, o dano é causado pela falta de intenção humana, isto é, resulta dos fatos comuns da navegação marítima ou nas operações de embarque e desembarque da mercadoria no porto e os defeitos do navio e da carga. Nas avarias simples, quem suporta o dano é o proprietário da carga ou, se esta estiver segurada, pela companhia seguradora.

Como se pode observar, as avarias particulares, não importa se seguradas ou não pelos seus proprietários, podem ser objeto de imputação de responsabilidade ao transportador pelo dano causado à carga.

Avarias Comuns ou Grossas (*General Average – GA*)

Avarias grossas ou comuns são os danos ou despesas extraordinárias efetuados com o propósito deliberado de se salvar o que for possível do navio ou da carga transportada.

Nas avarias grossas ou comuns, o dano é causado pela vontade humana por intenção do capitão do navio, com o objetivo de preservar o bem comum diante de perigo ou desastre imprevisto, mesmo que implique em sacrifício de interesses particulares.

Ora, por que motivo o capitão do navio, cuja obrigação básica é manter a conservação da carga e da embarcação provocaria, por vontade própria, um dano aos bens? Justamente para preservar os demais bens e o próprio navio evitando, desta forma, que se perdesse tudo. É a lógica do ditado: “vão-se os anéis, ficam os dedos”.

Na hipótese de avaria grossa todos os proprietários de bens constantes da embarcação contribuirão para o pagamento da indenização, criando assim uma relação simultânea de direito e de obrigação. Daí o nome de avaria comum, isto é, comum a todos os interessados no navio e no seu carregamento. Já as avarias simples são também denominadas particulares porque somente o interessado nela arca com os prejuízos.

É um mecanismo de solidariedade dos interesses dos donos da carga e do dono do navio que, em situação de perigo, traduz na repartição das despesas extraordinárias necessárias à salvação das cargas e do navio.

Apesar de estar sustentada na vontade humana, a avaria grossa não comporta a modalidade culposa. Mas não cabe falar em culpa do capitão porque esta avaria corresponde à repartição de despesas extraordinárias incorridas para salvar a carga ou o próprio navio.

Estas despesas extraordinárias compreendem não apenas àquelas necessárias ao salvamento no mar mas também eventuais prêmios pagos àqueles que ajudaram no salvamento. Por exemplo, se um navio tem problema em alto-mar e é ajudado por outra embarcação no salvamento este tem direito a um prêmio pela ajuda a ser rateado entre todos os interessados no navio ajudado.

A modalidade de avaria comum mais usual, o **alijamento**, consiste no ato de lançamento de carga presente no navio ao mar, por necessidade de manutenção da segurança da embarcação e assegurar a conservação das mercadorias presentes do navio e que não se fez necessário dispensá-las no mar.

Objetiva manter o navio em curso, deixando-o mais leve. Não consiste em abandono de carga, pois esta permanece sob o domínio do proprietário, que poderá recuperá-la, sendo que, as despesas de salvamento também se identificam como modalidade de avaria comum.

Internacionalmente, a regulamentação das avarias comuns está disposta nas Regras de York-Antuérpia, incorporadas aos contratos de comércio internacional marítimo.

Criada em 1864, na cidade de York, foram efetivadas em 1877, na cidade da Antuérpia, passando por uma grande reforma nos anos de 1924 e em 1974, sendo este último na Conferência de Hamburgo, dando a forma que se apresenta hoje.

Se, numa hipótese, a responsabilidade do transportador pelos danos causados no transporte internacional fosse integral, inevitavelmente o mercado de seguro estaria restrito aos armadores internacionais e, estes, por arcarem com cem por cento dos riscos não se sentiriam estimulados a incrementar as suas frotas e rotas.

Na atualidade, a limitação de responsabilidade é restrita a um valor por tonelada da capacidade em tonelagem da embarcação. Nos demais modais, é um valor por quilo. Estes montantes mínimos variam conforme a legislação local e convenções internacionais relativas ao transporte marítimo.

Coberturas

No Capítulo 4 iremos ver com detalhes os principais tipos de coberturas existentes.

CONCEITO BÁSICO DE SINISTROS

Sinistros

Sinistro é a manifestação concreta do risco, previsto no contrato de seguro e que produz as perdas ou danos ao objeto segurado.

Processo de Sinistro é o conjunto de documentos necessários, para que possa regular e liquidar o sinistro.

É o meio pelo qual se pode examinar a cobertura, os procedimentos, o cálculo da indenização e a documentação.

Na cobertura é importante a verificação de alguns dados que constam da apólice e/ou da averbação, como:

- Os documentos que comprovam as operações comerciais e de transporte devem ser coerentes e compatíveis com o seguro contratado;
- O risco ocorrido deve estar previsto na apólice;
- A importância segurada não pode ser inferior ao valor real do objeto segurado e nem superior ao valor máximo admitido como segurável (hipótese em que a importância segurada e a indenização são reduzidas);
- Definição de data e local da ocorrência;
- Verificação da existência, ou não, de ressalva nos conhecimentos de transporte (mercadorias que embarcam já danificadas ou faltando peso ou volume), bem como se houve transporte no convés a risco do embarcador, hipótese em que o sinistro pode ficar a descoberto;
- Identificação das provas de que a averbação foi entregue dentro do prazo, ou de que o prêmio da apólice avulsa foi pago antes do sinistro;
- Ter a confirmação de que estão documentadas as ações relativas a:
 - Protesto contra os responsáveis pelos danos;
 - Convocação de vistoriador;
 - Proteção e preservação;
 - Proteção e preservação dos bens (por exemplo, no caso de um tombamento na estrada, pode ser necessária a contratação de um frete complementar para a proteção, evitando o saque por populares).

O processo de sinistro abrange três etapas de operações interdependentes:

- 1) A Apuração de Danos
- 2) A Regulação
- 3) A Liquidação

A Apuração de Danos

Nesta fase, faz-se o levantamento da documentação que deverá compor o processo de sinistro.

A documentação varia conforme o caso. Os principais documentos são:

- Nota Fiscal
- Fatura Comercial
- Nota de Transferência
- Conhecimento (aéreos, marítimos ou terrestres)
- Manifestos de Carga
- Listas de Peças (Packing List)
- Apólice
- Averbação
- Fatura
- Certificado de Seguro
- Endossos
- Declaração dos Armadores (naufrágios)
- Certificados de Vistoria
- Auto de Arbitragem (sinistros ferroviários)
- Certidões Policiais
- Declarações de Depositários
- Atestado de Extravio
- Certidões de Portos ou Aeroportos
- Reclamação dos Beneficiários

A etapa de apuração dos danos causados por um sinistro consiste, basicamente, no levantamento da causa natureza e extensão das avarias. Esta etapa é denominada muitas vezes de vistoria, por ser este o procedimento mais comum para a apuração dos danos.

Exemplo: um acidente de viação ou de navegação, incêndio e todos os demais riscos a que estão sujeitos os bens transportados.

Qualquer forma de apuração de danos tem como objetivo apenas descrevê-los, identificar suas causas e definir a sua extensão; nunca decidir se estão ou não cobertos pelo seguro contratado.

Dependendo da natureza da ocorrência, as causas dos danos podem ser apuradas por meio de declarações feitas por transportadores, certidões de autoridades aeronáuticas, navais e/ou policiais, registros efetivados por instituições oficiais (corpo de bombeiros, autoridades sanitárias, patrulhas rodoviárias etc).

Tipos de Vistoria

A forma de apuração de danos de um sinistro depende da sua causa, natureza e extensão.

Uma das formas mais utilizadas é a vistoria, definida como o ato de ver. Os prejuízos são constatados por meio de exame do objeto sinistrado, com a presença dos envolvidos.

Em casos de Perda Total, pode ou não ser cabível a vistoria.

No caso de extravio dos volumes inteiros, ela é possível, pois não há possibilidade de se vistoriar algo que desapareceu. O mesmo se pode dizer na maioria dos casos de naufrágio ou de destruição total de aeronave que conduzia bens não localizados.

Sendo viável, técnica e economicamente, examinar objetos não destruídos totalmente é importante e fundamental que se faça vistoria nos remanescentes ou salvados.

Na situação de perda total por Avaria Grossa, não se pode vistoriar os bens jogados ao mar. Todavia, nada impede que se vistoriem os bens danificados pela ação de salvamento. Pode-se, por exemplo, constatar danos causados por água usada para apagar incêndio a bordo.

Considera-se basicamente a existência de três tipos de vistorias:

1. **Aduaneira:** feita por representantes da Receita Federal, no caso de importações;
2. **Particular ou Administrativa:** feita pelos Comissários de Avarias;
3. **Judicial:** feita por peritos nomeados por Juiz.

Vistoria Aduaneira

Sempre que mercadorias chegam ao Brasil com indícios ou vestígios de violação, faltas ou avarias e antes do desembarço aduaneiro, as autoridades da Receita Federal (autoridades ou fazendárias) podem vistoriar esses bens, com o objetivo de definir a extensão dos danos e seus responsáveis que ficam obrigados ao recolhimento dos respectivos impostos e multas cabíveis.

Esta vistoria é chamada ADUANEIRA ou OFICIAL e pode ser executada por meio de ofício ou a pedido.

A seu critério, a seguradora pode dispensar a vistoria aduaneira.

A seguradora reembolsa o segurado das despesas de armazenagem, em consequência da vistoria aduaneira.

A vistoria aduaneira ou oficial só é exigida nos sinistros de importação.

Vistoria Particular

A vistoria particular ou administrativa é realizada pelo Comissário de Avarias, profissional preparado e legalmente habilitado para emitir certificados de vistorias, em formulário padrão aprovado pelo IRB-Re. Cabe a este profissional orientar o segurado sobre como proceder, com relação aos salvados e documentos necessários à regulação do sinistro.

Esta vistoria é realizada em substituição à vistoria aduaneira, seja por referir-se a sinistros ocorridos no percurso entre o porto/aeroporto e o destino final.

A vistoria pode ser feita no local do acidente e nos depósitos para onde forem transportados os bens avariados.

A realização de vistoria oficial ou aduaneira envolve despesas de guarda e armazenagem, pois deve ser feita no porto ou aeroporto de descarga.

A vistoria particular ou administrativa é prevista nas Condições Gerais dos Seguros de Transportes.

Vistoria Judicial

Tanto a vistoria oficial como a particular podem ser objetos de contestação por parte dos interessados. Os seus resultados afetam o segurado-importador e os transportadores ou depositários responsabilizados pelos danos.

O laudo de vistoria judicial que vier a ser emitido, desde que aprovado pelo juiz, é considerado como sentença e prevalece sobre o termo de vistoria aduaneira ou sobre o certificado vistoria administrativa.

A vistoria judicial só é realizada se não houver acordo entre os interessados, com base nas vistorias oficial e/ou particular e deverá ser previamente autorizada pela seguradora.

Regulação

Na etapa da regulação, a seguradora analisa o certificado de vistoria e solicita informações e/ou documentos ao segurado/comissário de avarias, se for o caso.

Em seguida são feitas as seguintes verificações:

- Se há coerência entre as informações contidas nos documentos do seguro, nota fiscal, conhecimentos de embarque, laudos periciais etc.;
- Se foram cumpridos ou não os prazos para entrega das averbações, pagamento do prêmio e protesto;
- Se a natureza do sinistro tem cobertura de seguro, observadas as condições/garantias da apólice;
- Se há viabilidade de ressarcimento contra o transportador ou terceiros responsáveis.

Finalmente, é elaborado o relatório da regulação e calculada a indenização devida.

A regulação no seu sentido restrito é a análise dos documentos relativos ao risco , ao seguro e ao sinistro, para fins de levantamento dos prejuízos indenizáveis .

A regulação tem por objetivo verificar se o sinistro está ou não coberto.

O levantamento dos danos e despesas de sinistros, resultantes de Avaria Grossa, é efetuado por um profissional denominado Árbitro Regulador.

Caso o sinistro esteja coberto é necessário calcular a indenização, que abrange:

- Os prejuízos sofridos pelo objeto;
- As despesas inerentes (apuração de danos, socorro e salvamento etc.).

Um sinistro só pode ser encerrado, sem indenização, se ficar demonstrado que não há cobertura ou que os prejuízos encontram-se abaixo da franquia. Compete à seguradora provar essa circunstância.

As regulações de sinistros de Transportes são de competências das seguradoras, cabe, porém, ao IRB-Re, regular os sinistros:

- De naufrágios;
- De avarias grossas;
- De incêndios em armazéns;
- Com prejuízos fixados ou estimados em valores superiores ao dobro do limite de sinistro da seguradora; e
- Em Avarias Particulares concomitantes com Avaria Grossa.

Liquidação

Considera-se a liquidação como a etapa final do processo de sinistro.

De acordo com as Condições Gerais de Seguro de Transportes, reserva -se à seguradora o direito de optar por uma das alternativas a seguir, para efetuar a liquidação de sinistro.

- Mandar reparar os prejuízos;
- Indenizar em espécie; ou
- Repor os bens destruídos ou danificados.

Para que um sinistro de Transportes seja bem regulado e liquidado, é preciso leva r-se em conta, além das condições do contrato de seguro (riscos cobertos ou não, início e fim da cobertura, tempestividade de entrega da averbação e do pagamento do prêmio etc.), o dispositivo na legislação (Código Comercial, Código Civil, C ódigo Brasileiro de Aeronáutica, Convenção de Varsóvia, Regras de York e Antuérpia etc).

Deve-se igualmente, sempre que necessário, atentar para os contratos de compra e venda e de transporte, bem como recorrer a especialistas para apuração exata dos prejuízos.

Apurados os danos e concluído o processo de regulação, cabe então:

- Definir quanto deve ser pago;
- Verificar quem deve receber;
- Negociar eventuais salvados; e
- Tentar o ressarcimento contra os causadores do sinistro.

As Condições Gerais para Seguros de Transportes estabelecem que uma vez entregue pelo segurado toda a documentação exigível, para a perfeita instrução do processo de sinistro, a seguradora efetuará o pagamento da indenização no prazo máximo de 30 dias.

Entende-se por indenização o valor que deve ser pago em consequência do sinistro.

Este valor abrange:

- O prejuízo sofrido pelo proprietário dos bens, deduzida a franquia, se cabível;
- O custo de apuração dos danos (honorários e despesas dos vistoriadores, Comissários de Avarias ou não);
- Os gastos efetivados com medidas de preservação, proteção e salvamento; e
- A contribuição em avarias grossas.

O beneficiário de um seguro é aquele que deve ser indenizado. No ramo “Transportes” são beneficiários:

- **Pelos prejuízos à carga:** o respectivo proprietário/segurado ou quem ele designar expressamente;
- **Por despesas:** o Comissário de Avarias, e/ou o próprio dono da carga, se provar que pagou a quem de direito essas despesas;
- Por contribuição de Avaria Grossa: o Armador ou Árbitro Regulador; e
- Outras entidades: no caso de mercadorias exportadoras.

Exemplo: bancos financiadores ou importadores estrangeiros

Tanto os sinistros de Transportes quanto os de Responsabilidades Cíveis dos Transportadores envolverão a análise da observância das cláusulas contratuais constantes da apólice.

Nos Seguros de RCTR-C será verificado, se houve ou não o acidente com o veículo rodoviário que causou dano à carga e se tal acidente não decorreu de uma inobservância, por parte do motorista de uma das normas de trânsito. É muito comum ocorrerem acidentes com veículos rodoviários, decorrentes de falta de manutenção do veículo; como é o caso de pneus “carecas” ou sem condições de uso, ou por desatenção do motorista aos avisos na estrada. Exemplo: tentar passar sob uma passarela de trânsito de pedestres, com a carga em altura superior à permitida no local e assim sucessivamente.