

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA
OFICIAIS DE NÁUTICA – APNT

SEGURO CASCOS – APÓLICE BRASILEIRA

Por: Frederico Guimarães Barbosa

Orientador
Nome do Orientador
Luiz Cabral

Rio de Janeiro
2011

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA
OFICIAIS DE NÁUTICA – APNT

SEGURO CASCOS – APÓLICE BRASILEIRA

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante (APNT).
Por: Frederico Guimarães Barbosa

Rio de Janeiro
2011

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE NÁUTICA – APNT

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Deus, que sempre esteve comigo, mesmo na fase da minha vida em que não acreditava Nele. As dificuldades da vida nada mais são do que provas para aprendizado e evolução do ser humano, para que se torne um ser melhor. Agradeço a minha família, por ser forte para suportar minha ausência nos momentos de alegria e de tristeza, devido à profissão que abracei. Deixo minha gratidão às pessoas que trabalham ou trabalharam comigo, que me apoiaram e incentivaram, para que mais esta etapa da minha vida profissional fosse cumprida.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, que se esforçaram para dar a mim e ao meu irmão uma excelente educação, presente que vale para toda a vida. À minha esposa, que sempre permaneceu ao meu lado, mesmo nos momentos de tormenta, e aos meus filhos, que amo e tento ser, dentro das minhas limitações de ser humano, um exemplo de pessoa a ser seguido por eles.

RESUMO

O seguro é de grande importância para evitar que as empresas de navegação assumam riscos, cujo custo seja maior que a rentabilidade esperada em sua atividade ou que possam levar a um desequilíbrio financeiro irreversível.

Este trabalho irá abordar o seguro casco, que engloba o casco, maquinário, instalações e demais pertences do navio, limitando-se ao estudo da apólice brasileira, modelo adotado para a maioria dos navios da Transpetro, empresa que possui mais de 50 navios.

Serão analisadas as obrigações do segurado e segurador, os riscos cobertos e não cobertos e os tipos de cobertura, que podem ser de avaria particular, avaria grossa, de responsabilidade civil por abalroação, de medidas conservatórias e preventivas, de assistência e salvamento, de perda total e de riscos adicionais.

Ao final, serão estudadas as implicações de um sinistro e a importância dos registros efetuados a bordo para evitar erros de conclusão em laudos de vistoria.

Palavras-chaves: seguro, casco, cobertura, sinistro, apólice, avaria.

ABSTRACT

The Insurance is of great importance to avoid shipping companies to take risks, whose cost is greater than the expected profitability on their activity or that may result in irreversible financial distress.

This study will address the hull insurance, which includes the hull, machinery, facilities and other belongings of the ship, limiting himself to the study of the policy Brazilian model adopted for the majority ships of Transpetro, a company that has more than 50 ships.

Will be described the obligations of the insured and insurer, the risks covered and not covered and the types of coverage that may be of particular fault, general average, liability for collision, assistance and rescue, and total loss.

In the end, will be studied the implications of a casualty and the importance of records on board to avoid errors in conclusion of inspection reports.

Keywords: insurance, hull, coverage, policy, average

LISTA DE SIGLAS

SUSEP – Superintendência de Seguros Privados

Club P&I – Clube de Proteção e Indenização

IRB - Instituto de Resseguros do Brasil

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Incêndio.....	19
Figura 2 – Pirataria.....	20
Figura 3 – Perda Total Real.....	29
Figura 4 – Perda Total Construtiva.....	32
Figura 5 – Resgate de um Navio Naufragado.....	47
Figura 6 – Abalroamento.....	50

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1. OBRIGAÇÕES DO SEGURADO E DO SEGURADOR	13
1.1 Obrigações do Segurado	13
1.1.1 Pagamento do Prêmio.....	13
1.1.2 Aviso de Sinistro.....	13
1.1.3 Devida Diligência.....	14
1.1.4 Manutenção da Embarcação Segurada.....	14
1.1.5 Abstinência da Agravação do Risco.....	15
1.2 Obrigações do Segurador	15
1.2.1 Pagamento da Indenização.....	15
1.2.2 Reembolso de Despesas do Segurado.....	16
2. RISCOS COBERTOS E NÃO COBERTOS	18
2.1 Riscos Cobertos	18
2.1.1 Fortuna do Mar.....	18
2.1.2 Incêndio.....	19
2.1.3 Pirataria.....	20
2.1.4 Alijamento.....	20
2.2 Riscos Não Cobertos	21
2.2.1 Falta de Condições de Navegabilidade.....	21
2.2.2 Vício Próprio.....	22
2.2.3 Fato do Segurado.....	22
2.2.4 Operações Ilícitas.....	23
2.2.5 Desvio de Rota.....	23
2.2.6 Roedura Por Vermes, Insetos ou Outros Animais.....	24
2.2.7 Quarentena e Estadia em Porto.....	25
2.2.8 Lucros Cessantes.....	25
2.2.9 Poluição.....	26
2.2.10 Radioatividade.....	26

2.2.11	Furto e Roubo.....	26
2.2.12	Guerra, Greves e Correlatos.....	27
3	TIPOS DE COBERTURA.....	28
3.1	De Perda Total.....	28
3.1.1	Perda Total Real.....	28
3.1.2	Perda Total Construtiva.....	29
3.2	De Assistência e Salvamento.....	32
3.3	De Avaria Grossa.....	35
3.4	De Responsabilidade Civil Por Abalroação.....	43
3.5	De Avaria Particular.....	50
3.6	Adicionais e Especiais.....	52
4	OCORRÊNCIA DE UM SINISTRO.....	54
4.1	Etapas do Processo de Sinistro.....	54
4.1.1	Vistoria.....	54
4.1.2	Regulação.....	55
4.1.3	Liquidação.....	56
4.2	Registro a Bordo.....	57
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	59
	ANEXOS.....	60
	ANEXO A – CONDIÇÕES GERAIS DE UMA APÓLICE DE SEGURO CASCOS.....	61

INTRODUÇÃO

Historicamente, os navios e as mercadorias têm sido considerados como as principais coisas que se seguram contra os riscos a que estão expostos. O Código Comercial, no art. 685, dispõe que toda e qualquer coisa, todo e qualquer interesse apreciável a dinheiro, que tenha sido posto ou deva por-se a risco de mar, pode ser objeto de seguro marítimo, não havendo proibição em contrário.

No sistema segurador brasileiro existe uma preocupação com a individualização do objeto segurado. Especificamente no ramo cascos, o segurado é obrigado a informar diversas características da embarcação como sua tonelagem bruta, ano de construção, material de construção, propulsão, deadweight, sociedade classificadora, porto de registro e número de inscrição.

Este trabalho irá abordar a Apólice Brasileira de Seguro Cascos, modelo adotado para a maioria dos navios da Transpetro, empresa que possui mais de 50 navios, que deixa consignado que a cobertura, concedida à embarcação objeto do seguro, abrange o seu casco, suas máquinas e todos os seus aparelhos, motores, instalações, equipamentos, peças, provisões, suprimentos e demais pertences ou parte dos mesmos (Condições Gerais, cláusula 1).

No capítulo I serão abordadas as obrigações do segurado e do segurador. As do primeiro se resumem no pagamento do prêmio, em avisar ao segurador da ocorrência do sinistro, em manter a embarcação segurada em boas condições de navegabilidade, na abstinência de agravação do risco e em tomar todas as medidas para evitar ou minimizar os danos, por ocorrência de um risco coberto pela apólice. As obrigações do segurador são o pagamento da indenização e o reembolso de despesas do segurado.

No capítulo II serão analisados os riscos cobertos pelo seguro casco, onde encontramos a fortuna do mar, incêndio, pirataria e alijamento, e os não cobertos, que englobam a falta de condições de navegabilidade, vício próprio ou oculto, fato do segurado, operações ilícitas, quarentena e estadia no porto, lucros cessantes, poluição, riscos de radioatividade, roubo e furto e riscos de guerra, greves e correlatos.

No capítulo III serão descritos os tipos de cobertura encontrados na apólice

brasileira de seguro cascos, que podem ser de perda total, de assistência e salvamento, de avaria grossa, de responsabilidade civil por abalroação e de avaria particular. A perda total ocorre quando o objeto segurado é tão danificado que deixa de ter suas características. O salvamento é qualquer ato ou atividade efetuada para socorrer um navio ou qualquer outra propriedade em perigo. A avaria grossa se caracteriza pelo sacrifício ou despesas intencionais efetuadas para preservar do perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima. A avaria particular são as despesas extraordinárias feitas a bem do navio, que visam o interesse do armador. Serão abordadas ainda, as coberturas adicionais e especiais.

No capítulo IV serão analisadas as etapas de um sinistro, que se dividem em vistoria, regulação e liquidação, e será abordada a importância dos registros de bordo e relacionamento da tripulação com as partes interessadas externas à companhia, para que se evitem erros em laudos de vistoria emitidos por peritos dos seguradores.

1. OBRIGAÇÕES DO SEGURADO E DO SEGURADOR

1.1 Obrigações do Segurado

1.1.1 Pagamento do Prêmio

O pagamento do prêmio é uma das principais obrigações do segurado. O não pagamento de qualquer das parcelas do prêmio, dentro do prazo concedido, implica no cancelamento automático do seguro, ficando ainda obrigado a pagar a diferença entre o prêmio já pago e o que seria cobrado para o período até o cancelamento.

Se o sinistro ocorrer antes do pagamento de todas as parcelas do prêmio, a seguradora não pode se eximir do pagamento da indenização, podendo o segurado quitar as parcelas faltantes dentro do prazo estipulado no contrato. Para o caso de perda total, a seguradora tem o direito de deduzir da indenização o valor total das parcelas a vencer do prêmio.

No caso de falência do segurado, não haverá influência no contrato de seguro, pois o não pagamento do prêmio irá apenas cancelar a cobertura do seguro.

Se houver mais de um seguro sobre o mesmo objeto, prevalece o mais antigo, ficando, os seguradores posteriores, obrigados a devolver o prêmio recebido, retendo meio por cento a título de indenização.

Caso o risco se agrave, não pode o segurador aumentar o valor do prêmio, a menos que esteja expresso de outro modo no contrato (Código Civil art . 1.453).

1.1.2 Aviso de Sinistro

O segurado de informar imediatamente ao segurador a ocorrência de qualquer sinistro com o navio ou com a carga (Código Comercial Brasileiro art. 719). A omissão injustificada exonera o segurador, se este provar que, oportunamente avisado, lhe teria sido possível evitar, ou atenuar, as consequências do sinistro (Código Civil art. 1.457).

Inclusive, o segurador sempre deseja designar seu próprio perito para realização da

vistoria.

Se passado um ano da saída do navio para qualquer porto da América, ou dois anos para qualquer porto do mundo, e não houver mais notícias do mesmo, o segurado pode exigir o pagamento da apólice, sendo o caso de perda total presumida.

1.1.3 Devida Diligência

O segurado tem por obrigação tomar todas as providências, que estiverem ao seu alcance, objetivando evitar ou minimizar danos ao objeto segurado, por ocorrência de risco coberto pela apólice (Código Comercial Brasileiro art. 721).

Em caso de abandono do objeto segurado, admitido pelos seguradores, ou destes tomarem sobre si as diligências dos salvados ou das reclamações, cessam todas as respectivas obrigações do capitão e do segurado (Código Comercial Brasileiro art. 724).

Se por ocorrência de risco coberto pela apólice, o objeto segurado suportar ou estiver na iminência de suportar prejuízo indenizável sob a presente, o segurado, o armador ou o administrador da embarcação segurada, por si, seus prepostos, agentes, e procuradores, estará obrigada a agir, diligenciar, viajar e providenciar o que for necessário na despesa, salvaguarda e recuperação do objeto ou de qualquer parte deste, bem como no sentido de prevenir perdas ou danos e minorar suas consequências, sob pena de ficar responsável por sua negligência. Respeitando o limite do valor segurado, o segurador garante ao segurado o reembolso das despesas em que incorrer no cumprimento dessas obrigações na medida em que forem adequadas e razoavelmente efetuadas e desde que tais providências sejam tomadas, sempre que possível, em concordância com a seguradora, inclusive, no que couber, visando à responsabilidade de terceiros e à preservação de seus direitos contra estes (Apólice Brasileira de Seguro Cascos, Condições Gerais, cláusula 5.1).

1.1.4 Manutenção da Embarcação Segurada

Toda embarcação deve ser conservada em boas condições de navegabilidade no seu todo, ou seja, casco, máquinas, aparelhos, instalações, etc. (Código Comercial Brasileiro art.

459).

Para isto, é necessário que o seu proprietário, ou outro que lhe faça as vezes, a submeta periodicamente a vistorias obrigatórias, determinadas pelas autoridades competentes, exigidas para fins de sua classificação ou solicitadas pelo segurador como condição de validade do contrato de seguro (Apólice Brasileira de Seguro Cascos, Condições Gerais, cláusula 5.2).

A tripulação também possui grande importância, pois sua insuficiência ou incapacidade poderá conduzir ao reconhecimento de que o navio não se encontrava em condições de navegar em segurança, fato que poderá eximir o segurador da obrigação de indenizar.

1.1.5 Abstinência da Agravação do Risco

O segurado, que contrata cobertura contra determinados riscos, a que se expõe o objeto segurado, tem o dever legal de se abster de tudo quanto possa aumentá-los ou seja contrário aos termos do estipulado. Se assim não proceder, estará sujeito à perda do direito à indenização (Código Civil art . 1.454).

Entretanto, pode haver cláusula contratual que exclua as consequências do agravamento do risco. Neste caso, o segurado deve comunicar ao segurador todo incidente que, de qualquer modo, possa agravar o risco, para que este possa proceder à reavaliação da nova situação e decidir sobre a continuidade da cobertura (Código Civil art . 1.455).

A apólice brasileira prevê determinadas situações em que, pela diminuição do risco, o segurado tem direito a restituição do prêmio.

1.2 Obrigações do Segurador

1.2.1 Pagamento da Indenização

O segurador, por consequência do recebimento do prêmio, se obriga a indenizar os prejuízos sofridos pelo segurado ou beneficiário designado na apólice, por perdas e danos que

atingam o objeto segurado.

O Código Civil Brasileiro, art 1.458, obriga ao segurador que o pagamento da indenização seja feito em dinheiro. Porém, a apólice poderá estipular que, no caso de sobrevir o dano de perda total, o ressarcimento se opere pela reparação ou reconstrução da coisa segura.

O Código Comercial Brasileiro estatui não responder o segurador pela obrigação de indenizar quando o sinistro tenha origem em fato do segurado ou em qualquer das causas, que enumera, representativas de atos do mesmo, ou prejuízos resultantes de vício intrínseco à coisa segura. Isto é evidente, já que o seguro visa garantir o segurado contra riscos eventuais provenientes de uma causa externa, ou pelo menos, estranha ao objeto seguro, e não visa permitir ao segurado reparar, por meio da indenização, os defeitos da sua propriedade.

O valor máximo da indenização a que o segurador poderá estar obrigado será o do objeto segurado. Se houver um segundo seguro da totalidade da coisa, o mesmo poderá ser anulado por qualquer das partes, por se tratar de ato de má fé. O segundo segurador, que ignorava o primeiro contrato, pode, sem restituir o prêmio recebido, recusar o pagamento do objeto seguro, ou recobrar o que por ele pagou, na parte excedente ao seu valor real, ainda que não tenha reclamado contra o contrato antes do sinistro (Código Civil art . 1.439).

Provado que o segurado agiu de má fé na declaração do valor segurado na apólice de seguro marítimo, poderá ser condenado a pagar ao segurador o dobro do valor do prêmio estipulado (Código Comercial Brasileiro art. 729).

O segurador fica obrigado a pagar indenização a terceiro, se o respectivo direito lhe houver sido transmitido como acessório da propriedade ou de direito real sobre o objeto segurado.

1.2.2 Reembolso de Despesas do Segurado

A apólice brasileira de seguro marítimo consigna direito ao reembolso das despesas em que o segurado incorrer para prevenir ou minimizar os danos decorrentes de sinistro causado por risco coberto, na medida em que forem adequada e razoavelmente efetuadas e desde que, sempre que possível, tomadas em concordância com o segurador.

Logo, despesas efetuadas em porto de arribada, que o navio venha a tocar em decorrência de mau tempo, devem ser suportadas pelo segurador pois, através delas, poderá se evitar a eventual ocorrência de maiores prejuízos ao objeto segurado. Como o contrato de não deve ser utilizado para proporcionar lucro ao segurado, a obrigação do segurador se limita a providências que objetivem colocar o segurado na posição em que o mesmo se encontrava no momento imediatamente anterior à ocorrência do sinistro.

2. RISCOS COBERTOS E NÃO COBERTOS

2.1 Riscos Cobertos

2.1.1 Fortuna do Mar

O Código Comercial Brasileiro, ao definir o contrato de seguro marítimo (art. 666), se refere à fortuna e aos riscos do mar, como perigos que o segurador se propõe cobrir mediante a paga de um prêmio. Portanto, a legislação comercial faz distinção entre situações que ocorrem aleatoriamente e as que se concretizam por culpa do segurado, ou seja, para que o contrato mantenha sua característica de aleatório, é necessária a presença da fortuna do mar, que significa fortuito.

Para que a fortuna do mar possa ser considerada como risco coberto pela apólice é necessário que o acidente se deva a uma causa inevitável, ou seja, que não possa ser evitada através de tomada de determinadas providências da parte interessada no objeto segurado.

Nos casos de acidente por consequência de mau tempo, o segurador poderia usar o argumento de que, com o desenvolvimento da meteorologia e dos meios de comunicação, sinistros decorrentes daquele risco não deveriam ser cobertos, já que o comandante, ingressando em uma área de mau tempo, contribuiu para a ocorrência do acidente. Todavia, se esse entendimento fosse de praxe, grandes dificuldades encontraria o segurado para provar a inocência do seu preposto, fugindo-se do objetivo da cobertura contra o risco de mau tempo.

Em síntese, o segurador está obrigado à indenizar o segurado, quando o sinistro foi decorrente de um risco coberto, mesmo que a perda ou dano se devam à negligência, imperícia ou imprudência do comandante, da tripulação ou do próprio segurado.

Como exemplo de sinistro coberto, por culpa do próprio segurado, tenha-se em conta encalhe devido a negligência de comandante que seja co-proprietário da embarcação sinistrada. A exclusão de cobertura só se daria se o encalhe tivesse sido intencional e, assim mesmo, se não tivesse sido feito para evitar um mal maior, como a perda total do objeto segurado.

2.1.2 Incêndio

Embora o incêndio não exatamente um dos riscos inerentes à fortuna do mar, é coberta pela apólice do ramo cascos, desde que a perda ou dano originários do fogo estejam ligados a uma causa de natureza aleatória.

Os incêndios causados pelo próprio segurado ou por seus prepostos e, neste último caso com a sua participação, por ação ou omissão, não encontram cobertura na apólice por configurarem ato do próprio segurado, mas se o fogo se deveu a ato qualificado por negligência, imperícia ou imprudência do comandante ou de membros da tripulação, haverá obrigação do segurador indenizar.

Nos casos de combustão espontânea da carga, para que o segurador possa se eximir da obrigação de indenizar o segurado, é necessário provar que o incêndio resultou de mau acondicionamento da carga transportada ou de vício próprio da mesma, mas, além disto, é preciso demonstrar que o segurado tinha conhecimento, no momento em que contratou o seguro, de que a carga já se encontrava em condições de propiciar o incêndio por combustão espontânea.

Figura 1 - Incêndio



Fonte: Coordenação de Seguros da Transpetro

2.1.3 Pirataria

O termo pirataria vem do grego “peirates”, aquele que sai em busca de aventura, e por extensão quer dizer ladrão do mar. Nos tempos modernos, há intensas atividades deste gênero em águas do extremo Oriente, Líbano, África Ocidental e Sudeste Asiático.

De um modo geral, para fins de interpretação da cobertura, a pirataria objeto do seguro envolve pessoas intencionalmente decididas a causar danos à propriedade alheia através do uso de armas, equipamentos e, por vezes, táticas previamente estudadas, em especial nos casos em que o crime organizado atua.

Em tempos de revolução ou de distúrbios políticos, não é fácil determinar se certos danos causados à propriedade privada foram motivados por vingança, ou se estariam afetados pelo elemento político. Daí, talvez, porque modernamente tal cobertura só é concedida no âmbito dos riscos de guerra. Todavia, o menos incerto nessa área complexa, é que atos de pirataria só podem ser praticados, por pessoas estranhas ou não ao navio, quando este se encontra em águas internacionais, em que o Estado não exerce jurisdição, pois, em caso contrário, a cobertura atingida será provavelmente a de roubo.

Figura 2 - Pirataria



Fonte: Coordenação de Seguros da Transpetro

2.1.4 Alijamento

Segundo Phillips, alijamento é o lançamento ao mar de parte da carga ou de qualquer item de bordo de um navio, ou o corte de mastros, velas, ou outros equipamentos, com o objetivo de torná-lo mais leve ou livrá-lo em caso de necessidade ou emergência (apud

William Winter, in *Marine Insurance, Its Principles and Practice*, 3^a ed., pág. 182).

No tempo em que os comerciantes acompanhavam suas mercadorias e que, por motivo de mau tempo, o alijamento se fazia necessário, é fácil concluir que havia muita discussão para definir qual a carga que deveria ser alijada, perdendo assim minutos preciosos em situações de emergência. Visando à solução desses impasses, criou-se um sistema segundo o qual far-se-ia um levantamento dos bens sacrificados em prol do interesse comum, dividindo-os proporcionalmente entre os interesses de cada comerciante e do navio, incluindo-se aí a carga alijada, a danificada a bordo e os eventuais danos sofridos pela embarcação. Tal prática até hoje é admitida em casos de avaria grossa.

Para o Direito Brasileiro, sempre que indispensável lançar-se ao mar alguma parte da carga, deve-se começar pelas mercadorias e efeitos que estiverem em cima do convés; depois serão alijadas as mais pesadas e de menor valor, e dada igualmente as que tiverem na coberta e mais à mão; fazendo-se toda a diligência possível para tomar nota das marcas e números dos volumes alijados (Código Comercial Brasileiro art. 769).

Finalmente, seja qual for a carga alijada, esta continua pertencendo a seu original proprietário. Logo, se é posteriormente recuperada, pode ser reclamada pelo mesmo, sujeita ao pagamento de eventuais despesas de salvamento.

2.2 Riscos Não Cobertos

2.2.1 Falta de Condições de Navegabilidade

A Apólice Brasileira do Ramo Cascos dispõe cumprir ao segurado e bem assim ao armador ou administrador da embarcação segurada, sem prejuízo para o prescrito nas demais cláusulas e condições, manter a embarcação, no seu todo, em boas condições de navegabilidade (Condições Gerais 5.2).

O segurado deve, ainda, submeter a embarcação às vistorias estabelecidas em lei ou determinadas pelas autoridades competentes ou exigidas pela sociedade classificadora e, ainda, às que forem solicitadas pela seguradora no interesse do contrato (Condições Gerais 5.2 “c”).

Incube-lhe, também, ter no serviço da embarcação, tripulação habilitada de acordo

com a lei e com as exigências das autoridades portuárias (Condições Gerais 5.2 “b”). O navio pode vir a ser considerado inavegável como resultado do desatendimento a exigência relativa à tripulação.

Assim, é necessário que o segurado empregue a devida diligência no sentido de prover o seu navio das necessárias condições de navegabilidade. A expressão “devida diligência” quer dizer que o dono do navio deve convencer-se, em razão das providências tomadas, de que o mesmo se encontra apto, no momento do início da viagem, para navegar de forma segura, durante a viagem que vá fazer, e também que o mesmo se acha equipado para transportar a carga contratada. O ônus de provar o exercício da aludida devida diligência recai sobre o proprietário e sobre seus prepostos.

2.2.2 Vício Próprio

A Apólice Brasileira de Seguro do Ramo Cascos não cobre o vício próprio, o uso e o desgaste, ou a deterioração do objeto segurado ou de parte do mesmo, nem as despesas necessárias à sua eliminação, donde não haver obrigação de o segurador indenizar qualquer perda ou dano proximo causado ou atribuível a qualquer daqueles fatores. Excetua-se, todavia, o “vício oculto”, admitido pelo segurador ou pelo Tribunal Marítimo, ou pela autoridade judicial competente em decisão final (Condições Gerais 6.2).

O vício próprio constitui espécie de defeito que, devido a seu desenvolvimento interno, tende à destruição do objeto, tal como o que pode ocorrer no eixo de manivelas de um navio.

2.2.3 Fato do Segurado

O segurador não responde por dano ou avaria que aconteça por fato do segurado (Código Comercial Brasileiro art. 710). Por sua vez, a apólice do ramo cascos segue a mesma linha, embora de forma mais suave, pois, dispõe que o segurador não responderá por qualquer prejuízo proximo causado ou atribuível a fato do segurado. Todavia, excepciona tal isenção da obrigação de indenizar nos casos em que haja disposição em contrário, quando

responderá por qualquer prejuízo proximo causado por risco coberto, ainda que tal prejuízo não devesse ter ocorrido senão por falta ou negligência do capitão, dos oficiais, do práctico ou da tripulação. Para fins dessa disposição, a palavra segurado compreende também o proprietário, armador ou administrador que detiver o efetivo controle e gerência da embarcação segurada. (Condições Gerais 6.3).

Poderia-se argumentar que a exceção relativa a prepostos do segurado também operaria o mesmo efeito, pois, por translação, a vontade daquele se realizaria, mas esta afirmativa não seria verdadeira, pois os prepostos do segurado não podem ser considerados como seu “alter ego” e, ainda assim, o controle daquele sobre os atos destes é mínimo, não havendo como pretender-se que os atos praticados lhe possam ser imputados.

2.2.4 Operações Ilícitas

As denominadas operações ilícitas são aquelas que possuem íntima ligação ou mesmo traduzem conduta delituosa. Por isso o Código Comercial Brasileiro proíbe o seguro sobre coisas cujo comércio não seja lícito pelas leis do país (art. 686, I), sendo nulo o contrato (art. 677, II).

Nessa linha, a apólice não dá cobertura, seja a que título for, aos riscos diretamente resultantes do emprego da embarcação no contrabando ou em outra operação, tráfico ou comércio ilícito ou clandestino, ou em violação de bloqueio (Condições Gerais 6.4).

De resto, o art. 82 do Código Civil prescreve que a validade dos atos jurídicos requer objeto lícito. Assim, seria nulo o contrato de seguro que admitisse cobertura para o risco de incêndio a bordo decorrente de ato proposital atribuível ao segurado ou a seus prepostos.

2.2.5 Desvio de Rota

Para o Direito Marítimo, nenhuma desculpa poderá exonerar o comandante que alterar a derrota que era obrigado a seguir, ou que praticar algum ato que possa provir dano ao navio ou à carga (Código Comercial Brasileiro, art. 509).

Todavia, essa obrigação de não mudar a derrota poderá apresentar-se justificável em face das situações, que governam cada momento da aventura marítima. Em casos de avaria grossa, mau tempo, problemas de máquina, etc., a precedência de deliberação tomada em junta composta de todos os oficiais da embarcação e na presença dos interessados no navio ou na carga, se algum se achar a bordo, se afigura fundamental ao exercício das funções afetas ao comandante, como justificativa ao descumprimento daquela obrigação.

Do ponto de vista do ramo cascos, nos seguros por viagem, a agravação dos riscos resultantes do desvio ou prolongamento voluntário da rota originalmente prevista na apólice e os prejuízos daí decorrentes, poderão ter a cobertura mantida. Para tal, é mister que o segurado avise ao seu segurador, imediatamente após o recebimento de notícias a respeito, que concorde com quaisquer alterações justificadas nas condições da cobertura e, ainda, em pagar qualquer prêmio adicional que for cobrado pelo segurador. Tal garantia, no entanto, não se aplicará em caso de emprego da embarcação no contrabando ou em outra operação ilícita, tráfico ou comércio ilícito ou clandestino ou em violação de bloqueios, ainda que o segurado tenha sido apenas negligente quanto à obrigação de tomar medidas tendentes a evitar tais situações (Apólice Brasileira de Seguro-Cascos, Condições Gerais, 6.5).

Excepcionam-se os casos de força maior, como medida de segurança para o navio e/ou sua carga ou para prestação de socorro ou assistência a outra embarcação em perigo e/ou visando ao salvamento de vida humana.

2.2.6 Roedura Por Vermes, Insetos ou Outros Animais

Danos ocasionados ao objeto segurado em decorrência de roedura de ratos e da ação de vermes ou insetos não podem ser considerados como riscos da fortuna do mar.

Por isso, a Apólice Brasileira de Seguro Cascos, declara não se acharem cobertos os danos causados à embarcação ou seus pertences por roeduras ou perfurações por vermes, insetos ou outros animais, nem as despesas de substituição das partes afetadas. Os prejuízos conseqüentes àqueles danos, quando caracterizado o vício oculto, deverão ser tratados como tal (Condições Gerais 6.6). Significa dizer que, nessa última hipótese, o segurador indenizará qualquer perda ou dano proximo causado ou atribuível ao mesmo, desde que, por aquele

admitido, ou pelo Tribunal Marítimo, ou pela autoridade judicial competente, em decisão final (Condições Gerais 6.2).

No que concerne ao navio, embora a quase totalidade das estruturas modernas possam se apresentar inteiramente infensas à ação de tais criaturas, ainda assim certas partes podem estar sujeitas às conseqüências dos atos daqueles predadores. Em tempos idos, as embarcações se encontravam mais sujeitas a esse tipo de risco em face do material de que eram feitas, geralmente madeira.

2.2.7 Quarentena e Estadia em Porto

No caso da apólice brasileira do ramo cascos, nenhuma indenização será admitida com base em despesas de internada ou quarentena por motivos sanitários ou regulamentares.

Entretanto, se o sinistro se encontrar coberto, as despesas de estadia serão indenizáveis se e quando compreendidas em condição particular anexa à apólice, não cabendo em qualquer outra hipótese indenização a título de demora ou estadia da embarcação no porto (Condições Gerais 6.7).

Portanto, a regra nessa matéria é a de que a menos que a apólice disponha diferentemente, o segurador do navio não é responsável por qualquer perda ou dano proximo causado em razão do atraso ou demora, embora esta ou aquele possam ter sido causados por risco coberto. Nesse aspecto, é bem de ver que as perdas decorrentes da demora não se constituem em danos ocasionados ao próprio navio, como objeto segurado. Logo, as soldadas e as provisões da tripulação decorrentes de detenção do navio em razão de reparos que se fazem necessários, causados por risco coberto, não são ressarcíveis do segurador do casco.

2.2.8 Lucros Cessantes

Encontram-se excluídos da cobertura concedida pela apólice-cascos os lucros cessantes ou perdas equivalentes sofridos pelo segurado ou beneficiário do segurado, seja qual for a causa, origem ou conceituação e ainda que decorrentes de sinistro coberto (Condições

Gerais 6.8).

2.2.9 Poluição

A poluição, que venha a ser causada pela embarcação segurada, ou que dela se origine, bem como as multas, prejuízos, danos e responsabilidades que dela resultarem, acham-se totalmente excluídas da cobertura concedida pela apólice cascos (Condições Gerais 6.9).

No que concerne ao seguro de responsabilidade civil por abalroação, a cobertura não inclui o reembolso de qualquer quantia que o segurado pague ou seja obrigado a dispendar ou pagar, em consequência de, ou com respeito a poluição ou contaminação de qualquer objeto, bem, propriedade, área ou local, seja qual for, excetuadas unicamente a poluição ou contaminação da outra embarcação (e de bens a bordo desta) com a qual a embarcação segurada tenha abalroado (Condições Particulares, 3 “c”).

2.2.10 Radioatividade

A apólice brasileira do ramo cascos exclui expressamente da cobertura do seguro os riscos de radioatividade e as responsabilidades daí decorrentes. Entretanto, por força da cláusula de riscos adicionais (Inchmaree Clause), encontram-se abrangidos pelo seguro as perdas e danos causados à embarcação ou ao interesse segurado causados diretamente por pane ou acidente com instalações ou reatores nucleares a bordo ou fora (Condições Gerais 6.10 e 1.3 “e”). Referência a essa cobertura se faz necessária no texto excludente, pois, não fosse assim, haveria conflito entre uma e outra.

2.2.11 Furto e Roubo

Não estão compreendidos na cobertura, nem equiparados a pilhagem e a predação, para os fins da apólice, o roubo e/ou furto de partes, peças, pertences ou provisões da embarcação ou de sua tripulação, nem o da própria embarcação, praticado por tripulante ou

por outrem (Condições Gerais 6.11).

2.2.12 Guerra, Greves e Correlatos

Igualmente excluídos de cobertura se encontram quaisquer perdas, danos ou despesas proxivamente causadas por, resultantes de, ou incorridas em consequência de captura, seqüestro, arresto, retenção ou detenção ou qualquer tentativa nesse sentido; hostilidades ou operações bélicas ou equivalentes, com ou sem declaração de guerra (Condições Gerais 6.12).

Também não se encontra coberta a perda, dano, responsabilidade ou despesa que se origine de qualquer arma de guerra empregando fissão e/ou fusão atômica ou nuclear ou outra reação semelhante ou força ou matéria radioativa, ou que tenha sido causada por qualquer pessoa agindo maliciosamente ou por motivação política e que se origine de detonação de explosivo ou de qualquer arma de guerra (Condições Gerais 6.12).

Para que a cobertura de riscos de guerra opere, é mister que o segurado a requeira e que o segurador esteja disposto a concedê-la, o que se verifica, em regra, via pagamento de prêmio adicional. De conseguinte, em sua forma padronizada, a apólice brasileira do ramo cascos não contempla tal cobertura, mas permite que seja concedida adicionalmente ao segurado.

3 TIPOS DE COBERTURA

Em sede de seguro marítimo de cascos, usualmente, são usados dois tipos de apólice: para seguros por viagem e para seguros a tempo. Em ambas as hipóteses, as apólices de seguro de cascos podem ter por base de cobertura diversas cláusulas específicas, aplicáveis a cada situação em particular. Na padronização concreta, a apólice brasileira segue o contrato-modelo inglês por tempo (Institute Time Clauses-Hull).

Normalmente, o seguro de casco e máquinas cobre acidentes causados a navio, máquinas e acessórios e, em geral, ampara indenização relativa a prejuízos, perdas e danos pelos riscos inerentes a fortuna do mar, incêndio, raio, terremoto, alijamento, barataria ou rebeldia de comandante ou tripulação, além de todos riscos e perigos de tipo e natureza semelhantes, a maioria já abordados anteriormente. Consoante as coberturas pretendidas, as coberturas básicas, usualmente, enquadram:

- cobertura n° 1: perda total, assistência e salvamento e avaria grossa;
- cobertura n° 2: as mesmas da cobertura n° 1 acrescidas de responsabilidade civil por abalroação;
- cobertura n° 3: as mesmas da cobertura n° 2 acrescidas de avaria particular

3.1 De Perda Total

A perda do objeto segurado pode ser total ou parcial. Sendo identificada como total, recairá em uma das seguintes espécies: real ou construtiva.

3.1.1 Perda Total Real

Se o objeto segurado vem a ser destruído ou tão extensamente danificado que deixa de ter as características que possuía anteriormente dá-se a perda total. Do mesmo modo, se o segurado fica irremediavelmente privado do objeto ou do interesse segurado. É o caso de embarcação apreendida ou arrestada por ordem de Estado estrangeiro, seis meses depois da sua intimação aos segurados, se tal fato durar por mais desse tempo (Código Comercial Brasileiro, art. 753, I).

Da mesma forma, quando se verifica naufrágio, varação ou outro qualquer sinistro de mar, compreendido na apólice, de que resulte não poder o navio navegar (Código Comercial Brasileiro, art. 753, II 1ª parte).

Se o objeto segurado é dado como desaparecido após um período razoável de

efetivas buscas e pesquisas sem resultados positivos, ter-se-á, também, perda total real. É o caso de falta de notícias do navio sobre que se fez o seguro, ou em que se embarcaram os efeitos seguros. Se passar um ano a contar da saída do navio, nas viagens para qualquer porto da América, ou dois anos para outro qualquer porto do mundo, e, tendo expirado o tempo limitado na apólice, não houve notícia alguma do navio, presume-se este perdido (Código Comercial Brasileiro, art. 753, IV e 720). É o caso de perda total presumida.

Figura 3 – Perda Total Real



Fonte: Coordenação de Seguros da Transpetro

3.1.2 Perda Total Construtiva

Em disposição expressa da apólice, é declarado ocorrer a perda total construtiva quando o objeto segurado pode ser abandonado à seguradora em razão de ser inevitável sua perda total real. Ou ainda, quando o custo da preservação, recuperação, reparação e/ou reconstrução do objeto segurado for igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento) de seu valor ajustado, sem prejuízo para o segurado quanto ao direito de abandonar o objeto segurado em favor do segurador e dele pleitear indenização correspondente à importância segurada (Condições Particulares, cláusula 1.3 “a” e “b”).

No que respeita ao navio, reza a apólice cascos brasileira que, em sede de perda total construtiva, não será levado em conta o valor que possa ter o objeto segurado ou o que dele restar após o sinistro, nem a contribuição que se tornaria exigível de terceiros em avaria grossa, sendo, porém, computados os custos das operações de salvamento ou remoção, que se

fariam necessárias e a contribuição que caberia à embarcação em caso de avaria grossa. Como se observa, a cláusula colima restringir os casos de perda total construtiva, provavelmente porque, com a possibilidade de abandono da coisa segurada, o segurado fica obrigado a ingressar em área atípica de sua atividade principal, eis que o gerenciamento e manejo de salvados é tarefa que envolve tempo, trabalho e especialização.

A perda total do objeto segurado, indenizável ou não sob a apólice, não isenta o segurador de indenizar o segurado das despesas que tenham sido anteriormente efetuadas por aquele, colimando evitá-la ou minorar os prejuízos decorrentes do acidente. Igualmente serão ressarcidas do seu segurador as despesas em que o segurado tenha incorrido a título de assistência e salvamento. Em ambos os casos, todavia, só serão devidos valores que excederem a franquia dedutível aplicável por força das condições da apólice.

Como já visto, em caso de perda total construtiva, o segurado detém a faculdade de considerar o sinistro como avaria particular ou abandonar o objeto segurado ao segurador e tratar o caso como perda total real. No primeiro caso, nada há que impeça o segurado de continuar na propriedade do navio, repará-lo, e reclamar do seu segurador o custo do reparo, tendo por limite o valor segurado. Porém, no que tange a apólice brasileira, da indenização deverá ser deduzida a franquia prevista e quando for o caso, a parcela correspondente à participação do segurado (Condições Gerais 9.3).

Para o caso do abandono, segundo o Código Comercial Brasileiro (art. 753), é lícito ao segurado fazer o abandono dos objetos segurados e pedir ao segurador a indenização de perda total nos seguintes casos: presa ou arresto por ordem de potência estrangeira, seis meses depois de sua intimação, se o arresto durar por mais deste tempo; naufrágio, varação ou qualquer sinistro de mar compreendido na apólice, de que resulte não poder o navio navegar, ou cujo conserto importe pelo menos em três quartos do valor da coisa segurada; falta de notícia do navio sobre que se fez o seguro, ou em que se embarcam os efeitos seguros.

Em princípio, do ponto de vista legal, o segurado, que se vale da faculdade do abandono, não poderá exigir do segurador indenização maior do que teria direito a pedir se houvera perda total. Entretanto, poderá fazê-lo nos casos de letra de câmbio passada pelo capitão, de naufrágio, reclamação de presa, ou arresto de inimigo e de abalroação (Código Comercial Brasileiro art. 754).

Optando o segurado pelo abandono, incumbe-lhe comunicá-lo e justificá-lo por escrito ao segurador, apresentando a este os elementos que no seu entender caracterizam a ocorrência da perda total construtiva. Ao segurador o contrato concede o prazo de 30 dias, contado da data dessa comunicação, para declarar se aceita ou não o abandono. Caso este deseje, poderá requerer prorrogação por mais 30 dias para que possa tomar, por sua conta e risco, as providências que julgar cabíveis, assumindo, nesse caso, plena responsabilidade pelos prejuízos que delas possam resultar para o segurado ou terceiros. Esgotada a prorrogação, sem que o segurador tenha reunido elementos que evidenciem não se tratar de perda construtiva, não poderá ele se opor ao abandono do objeto pelo segurado, facultando-lhe, todavia, optar pelo pagamento da perda total sem aceitar a transferência da propriedade. Findo esse último prazo, sem que a seguradora se manifeste a respeito, a opção se considerará não exercida (Condições Gerais da Apólice Brasileira do Ramo Cascos, cláusula 9).

A lei não permite o abandono por título de inavegabilidade, se o navio, sendo consertado, puder ser posto em estado de continuar a viagem até o lugar de destino. Exceção à essa regra se encontra no fato de, à vista das avaliações procedidas, as despesas do conserto excederem, pelo menos, a três quartos do preço estimado na apólice (Código Comercial Brasileiro, art. 756). O abandono efetuado após o reflutuamento e reparo do navio, mesmo que parcial, não é considerado válido.

O Código Comercial Brasileiro não define o abandono. Todavia, sua prática, generalizada através dos tempos, implica em admitir-se que, por meio dele, o segurado transfere ao segurador a totalidade do seu interesse no objeto segurado, mesmo nos casos em que aquele possa obter valor maior do que lhe tenha sido pago, a título de indenização. Suponha-se, por exemplo, o caso de uma embarcação que haja naufragado e cujos custos de remoção não compensem o valor que o segurado irá obter na venda dos salvados. Em tal situação, certamente as autoridades locais irão pressionar o segurado, dono da mesma, para que providencie a remoção do respectivo derelito, se assim determinar a legislação aplicável. Todavia, o caso será de *res nullius* se não houver a obrigação de tal remoção. Neste caso, o segurador não poderia ser responsabilizado pelos danos sofridos por colisão de outra embarcação com os destroços que, por exemplo, viessem à tona, a menos que o acidente

decorresse de circunstâncias cobertas pelo seguro.

Em tais casos, a regra é que o Club P&I do dono da embarcação afundada seja chamado para discutir os prejuízos sofridos pelo navio que colidiu com aquela. Se o valor dos salvados, for maior do que o custo de remoção do derelito, o segurador terá o direito ao saldo remanescente. Porém, é com o segurado que as autoridades locais deverão se entender. Ao mesmo tempo, deve ficar acordado com o segurador que a responsabilidade decorrente das operações é sua e não do segurado. Entretanto, uma válida notícia de abandono do navio libera o segurado de todas as responsabilidades decorrentes da propriedade, que passa ao segurador.

Figura 4 – Perda Total Construtiva



Fonte: Coordenação de Seguros da Transpetro

3.2 De Assistência e Salvamento

O salvamento, por seu turno, é uma instituição muito antiga, mas a obrigação de zelar pelos navios naufragados e pelas pessoas e coisas que transportavam, nem sempre foi aceita como princípio de Direito.

Modernamente, a necessidade de assistência e salvamento marítimos continua ainda decorrendo dos riscos que se contrapõe aos interesses envolvidos na respectiva aventura, embora sob modalidades diversas. Esses riscos, que geralmente são enfrentados por especialistas do ramo, podem ditar a tomada de providências visando a diversos tipos de operações, tais como resgate de embarcações, desencalhamento e reflutuação, salvamento de carga, simples assistência e até remoção de derelitos.

O Código Comercial Brasileiro, de meados do século XIX, já admitia prêmio de salvamento de dez a cinquenta por cento do valor do navio, fragmento ou carga abandonados no alto-mar ou nas costas, desde que se tudo, imediatamente e sem desfalque ao juiz de direito do comércio do distrito, sob pena de, não o fazendo, incorrer nas sanções criminais impostas aos que não entregavam coisa alheia perdida (art. 735).

Como adverte Goodacre, o essencial para que a recompensa pelo salvamento possa ser assim qualificada é que a atuação tenha ocorrido voluntária e independentemente de contrato, ou seja, por conta e risco do salvador.

Despesas do gênero, desde que incorridas de forma apropriada, podem ser integralmente ou proporcionalmente, se o caso for de avaria grossa, dependendo das circunstâncias em que o acidente tenha ocorrido.

Como responsável pelo navio, sua carga e frete, o comandante da embarcação geralmente aceita os serviços de assistência ou salvamento em benefício comum desses três interesses. Isso não significa, no entanto, que cada um deles não seja responsável por contribuir individualmente, donde a conclusão de que o salvador pode acionar cada um dos interessados na aventura marítima, contra quem possui, inclusive, direito de retenção, se na sua posse, ou de arresto em outros casos.

No sistema brasileiro, o capitão e as pessoas da tripulação que salvarem ou ajudarem a salvar o navio, fragmentos ou carga, além das suas soldadas pela viagem, tem direito a uma gratificação correspondente a seu trabalho e aos perigos que tiverem ocorrido (Código Comercial art. 737).

É fácil de ver que o comandante da embarcação, diante do perigo em que se encontra a expedição marítima, age em nome de todos por conveniência, razão porque um único prêmio de salvamento ou de assistência, conforme o caso, é arbitrado. Mas essa importância necessita ser proporcionalmente dividida entre os diversos interessados que se beneficiaram dos serviços. Entretanto, é de bem ver que, se assim ocorresse na prática, as empresas de salvatagem certamente criariam para si inúmeros problemas quanto ao recebimento de quotas-partes de cada um dos interessados. A fim de evitar tal tipo de dificuldade, é comum que o armador contrate os serviços necessários, ofereça ao final deles garantia para liberação do navio e da carga e obtenha desses interessados contra-garantias de

que será reembolsado dos valores que vier a dispender com o salvamento, em proporção. Esse procedimento da parte do armador visa à liberação do navio e da carga de eventuais direitos de retenção, acima aludidos, de parte dos salvadores.

A cobertura que os seguradores normalmente concedem para os casos de salvamento realizados sob contrato, respeita ao denominado Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, que representa autêntico contrato de risco ("no cure no pay basis"). Isto quer dizer que nenhum pagamento é devido se os serviços não resultarem em salvamento da toda ou parte da propriedade envolvida na aventura marítima.

Exceção ao princípio "no cure no pay" foi introduzida em 1980, quando revista a forma anterior do contrato em foco. Trata-se alusão a casos envolvendo petroleiros em que será garantido aos salvadores pagamento de remuneração, não excedente a 15%, para cobrir despesas eventualmente incorridas com as operações, desde que não tenha havido negligência da parte dos salvadores, seus empregados ou agentes.

A doutrina internacional parece estar de acordo em que alguns aspectos devem necessariamente ser enfocados para que se possa avaliar o montante devido: o valor total da propriedade salva; o grau de perigo a que a vida humana se encontra exposta na embarcação sob risco; o grau de perigo a que se encontrava exposta a propriedade salva; o risco a que se submeteram as vidas e os bens dos salvadores; o valor dos bens pertencentes aos salvadores utilizados na operação de salvação; o grau de habilidade empregado pelos salvadores; tempo consumido pelas operações desenvolvidas; lucros cessantes incorridos pelos equipamentos do navio que recebe os serviços; danos ocorridos com os bens dos salvadores durante a operação de salvamento; fixação de prêmios de salvamento mais generosos para encorajar a manutenção do empreendimento (Goodacre, in *Marine Insurance Claims*, 2^a ed. Pág. 466). Com efeito, sob o mesmo tema, reza o Código Comercial Brasileiro (art. 736) que o salário que vencerem as pessoas empregadas no serviço de salvamento do navio ou da carga e bem assim os prêmios que se deverem nos casos em que estes puderem ter lugar, serão regulados por árbitros; tendo-se em consideração o perigo e a natureza do serviço, a prontidão com que este for prestado, e a fidelidade com que as pessoas nele empregadas houverem feito entrega dos objetos salvos.

Deste modo, parece apropriado distinguir entre salvamento, avaria grossa e medidas

conservatórias e preventivas, a fim de deixar tão clara, quanto possível, a idéia de que embora próximas, tais coberturas não se confundem. Suponhamos que uma embarcação se encontre necessitando da assistência de um rebocador no momento em que vai usar suas próprias máquinas para tentar desenganchar e reflutuar. O comandante, então, contrata rebocador obrigando-se a pagar os serviços de assistência requeridos. O valor dispendido, assim, na defesa, salvaguarda e recuperação do objeto segurado, prevenindo-lhe perdas ou danos e minorando-lhes suas conseqüências, se enquadra na cobertura geral de medidas conservatórias e preventivas, ou de assistência, dependendo dos termos da apólice. Admitindo-se na mesma situação, que o navio se encontre com carregamento a bordo, o valor dispendido relativamente aos serviços prestados pelo rebocador se afigura como despesa de avaria grossa, pois foi realizado em benefício do navio e da carga. Entretanto, poderá ocorrer que, em situação de emergência, o comandante seja obrigado a contar com serviços de assistência e salvamento, independentemente do contrato. Nesse caso, tais despesas poderiam ser enquadradas como medidas conservatórias e preventivas ou assistência e salvamento.

Finalmente, se algum dano for causado à propriedade por culpa dos salvadores, durante as operações levadas a efeito, deve o respectivo valor dos prejuízos ser deduzido do valor dos salvados, para fins de fixação do respectivo prêmio.

3.3 De Avaria Grossa

O termo avaria implica no amplo conceito que abrange todas as despesas e sacrifícios voluntários e extraordinários feitos 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 seu desembarque. Portanto, avaria grossa quer dizer perda, prejuízo, dano, sofrido por toda as partes envolvidas em uma aventura marítima.

O instituto da avaria grossa se baseia em simples princípio de solidariedade, segundo o qual aqueles que se beneficiam de um resultado favorável devem contribuir para o custo de atingi-lo.

Por definição, há um ato de avaria grossa quando, e somente quando, qualquer sacrifício ou despesas extraordinárias são intencional e razoavelmente efetuados ou incorridos

para a segurança comum, com o propósito de preservar do perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum. Sacrifícios e despesas devem ser suportados pelos diferentes interesses contribuintes, de acordo com a orientação delas constante (Regra A, York-Antuèrpiã 1994)

Um exemplo de avaria grossa, concerne ao caso mais antigo de prejuízos à carga. É o relativo à necessidade de seu alijamento, quando o comandante da embarcação o considera necessário à segurança da aventura marítima, recaindo esse ônus, provavelmente, sobre as mercadorias de mais fácil acesso a bordo. Em tais casos, não seria justo que os prejuízos da mercadoria alijada fossem deixados à própria sorte de seu dono.

Em outro exemplo, pode afigurar-se necessário, após a ocorrência de um acidente, que o navio deva dirigir-se a um porto de arribada, fora da escala da viagem, para que lhe sejam efetuados os necessários reparos capazes de lhe permitirem prosseguir até sua destinação final de segurança. Desse fato decorrem despesas relativas ao custo dos reparos, que deverão ser proporcionalmente divididos entre os interesses beneficiados com a possibilidade de prosseguimento seguro da viagem até a referida destinação final.

Em suma, haverá situação capaz de caracterizar-se como avaria grossa, sempre que o navio, carga, frete e outro interesse se encontrarem diante de perigo iminente; ou ocorrer sacrifício de bens ou desembolso de despesas para evitar tal perigo; ou ainda, que, em decorrência de tais medidas, a segurança da aventura marítima comum às partes nela envolvidas seja atingida.

A lei brasileira (Código Comercial art. 761), entendendo, de modo implícito, que o perigo é um elemento necessário para caracterizar situação de avaria grossa, estendeu suas conseqüências para admitir, diante da amplitude do texto daquela disposição, a inclusão de certas despesas incorridas mesmo após obtida a segurança objetivada com o ato, que a originou. Assim, por exemplo, custo razoável de reparos provisórios com vistas a permitir que os interesses envolvidos se beneficiem do prosseguimento da viagem até a destinação final, é de ser admitido como avaria grossa.

A existência do instituto da avaria grossa independe do contrato de seguro. Entretanto, qualquer convenção especial exarada na carta de partida ou no conhecimento de embarque relativamente à sua regulação poderá limitar, estender, qualificar, excluir ou mesmo

exercer controle sobre a exigência da contribuição dela decorrente. Logo, se o contrato de transporte (conhecimento de embarque, no caso de carga geral ou carta partida no de carga granel) contiver cláusula de avaria grossa, esta se qualificará e se regulará pelo que ali se dispuser. Em caso contrário, pela lei aplicável do lugar onde a aventura terminar.

Por isso, reza o Código Comercial Brasileiro que, não havendo entre as partes convenção especial exarada na carta partida ou no conhecimento, as avarias hão de qualificar-se e regular-se por suas disposições (art. 762).

Os carregamento de hoje, como natural consequência do avanço tecnológico da sociedade moderna, envolvem somas vultuosíssimas, chegando por vezes a milhões de dólares. São esse valores que, em caso de avaria grossa, deverão contribuir em proporção dos benefícios, respeitadas as regras relativas à regulação respectiva. Em face dessa complexidade, os transportadores (donos do navio ou armadores) geralmente empregam profissionais especializados, reguladores de avarias, cuja missão é elaborar laudo sobre o assunto. Ainda em decorrência da aludida complexidade, que não permite que a avaria grossa possa ser regulada imediatamente, em alguns países é lícito ao comandante do navio reter a carga até que lhe seja dada garantia de pagamento de contribuição futura.

O Código Comercial Brasileiro reza que o capitão é considerado verdadeiro depositário da carga e de quaisquer efeitos que receber a bordo, e como tal, está obrigado à sua guarda, bom acondicionamento e conservação, e à sua pronta entrega à vista dos conhecimentos. Estes fazem inteira prova entre todas as partes interessadas na carga e frete e entre elas e os seguradores, desde que tais documentos sejam concebidos na forma da lei (arts. 519, 586 e legislação específica a partir do Decreto 19.473, de 10.12.30).

De conseguinte, não podem nem o capitão e nem o fretador reter mercadorias transportadas a pretexto de falta de pagamento de frete, avaria grossa ou despesas. Tanto no caso de avaria grossa como naquele em que o consignatário se recusa a receber a carga, se aquela não puder ser regulada imediatamente, é lícito ao capitão exigir o depósito judicial da soma que se arbitrar (art. 619, fine).

Ainda, pelo Código Comercial Brasileiro, o comandante que entregar a carga antes de se garantir do recebimento do frete, da avaria grossa e das despesas, seja pela utilização dos meios acima aludidos ou dos que lhe facultarem as leis e usos do lugar da descarga, não

terá ação para exigir o pagamento do carregador ou afretador, se este provar que carregou a mercadoria por conta de terceiros (art. 620).

Alternativamente, o comandante tem direito para exigir, antes de abrir as escotilhas do navio, que os consignatários da carga prestem fiança idônea ao pagamento da avaria grossa, a que suas respectivas mercadorias forem obrigadas ao rateio da contribuição comum (Código Comercial Brasileiro art. 784).

Na prática, os transportadores normalmente se satisfazem com o recebimento de cartas de garantia fornecidas por terceiros, geralmente companhias seguradoras, Clubs de P&I ou bancos. O fornecimento de garantia ao transportador se constitui em avenca objetivando que o mesmo abra mão do direito de retenção que detém sobre a carga, até que os interessados lhe paguem os valores dispendidos em benefício de todos.

As regras de York-Antuérpia constituem alternativa para a regulação da avaria grossa, nos casos em que o contrato de transporte assim dispuser. Trata-se de código resultante de divergências nos métodos de regulação existentes em cada país. Devido ao fracasso das conferências internacionais, que até então haviam sido realizadas, armadores, transportadores, comerciantes, seguradores e outros interessados naquele objetivo, formularam doze regras concernentes a regulação de avaria grossa. Esse pequeno “manual”, que inicialmente não definia o que se deveria entender por avaria grossa, foi denominado Regras de York-Antuérpia – 1877, vez que os trabalhos levados a efeito se desenvolveram em reuniões naquelas cidades. Por mais de cinquenta anos permaneceram inalteradas suas disposições. Somente em 1924, foram novamente revistas e ampliadas.

Em setembro de 1949 teve lugar, em Amsterdam, um encontro de representantes das Associações de direito Marítimo dos principais países do mundo para discutir o direito relativo a avaria grossa. O resultado dessa reunião foi a adoção das novas regras de York-Antuérpia de 1950. Novas revisões ocorreriam em 1974, 1990 e 1994. Como as demais, natural consequência da evolução de conceitos e necessidade de aprimoramento de seu conteúdo.

As regras de York-Antuérpia tem sido a base da maioria das regulações de avaria grossa, embora algumas de suas disposições tenham sido excepcionadas por diversos países e reguladores.

A avaria grossa independe da existência de qualquer contrato, pois o instituto tem origem na prática do mar, por assim dizer, ou, como querem alguns, nas próprias leis do mar, no sentido de que, eqüitativamente, se todos se beneficiam, todos devem contribuir de algum modo para o benefício obtido.

Outrora, quem sofria um prejuízo decorrente de uma situação de avaria grossa só buscava reembolso no seguro marítimo relativamente às contribuições devidas pelos demais interesses, que deixavam de ser pagas. Modernamente a situação é outra. O segurador indeniza o segurado das perdas suportadas e aguarda a finalização do laudo de regulação da avaria grossa para receber as respectivas contribuições dos demais interesses envolvidos, até os limites indenizados, por força de sub-rogação.

Para os danos sofridos pelo navio ou pela carga possa ser considerado como avaria grossa a cargo do segurador, há necessidade de sua apuração pelo regulador respectivo. Tais exemplos de sacrifícios incorridos por força de ato de avaria grossa devem ser tratados de forma diversa daquela utilizada para os casos de contribuição decorrente de despesas efetuadas. Os sacrifícios podem se constituir em prejuízos decorrentes de riscos cobertos pela apólice e serão, nesses casos, ressarcidos dos respectivos seguradores como avaria particular. Pagas as devidas indenizações, estes ficarão sub-rogados nos direitos do segurado, habilitando, destarte, tais créditos a partir do laudo de regulação da avaria grossa.

Praticamente todas as apólices contém cláusulas relativas à cobertura de avaria grossa, estipulando que a mesma respeita à quota de contribuição relativa ao objeto segurado que vier a ser apurada consoante as regras de York-Antuérpia se os contratos de transporte (conhecimentos de embarque e contratos de afretamento) não dispuserem de outra forma.

O modelo de cláusula mais utilizado, modernamente, consigna tal orientação. De modo que, tanto a avaria grossa como a assistência e salvamento terão sua regulação efetuada de acordo com a lei e o costume existentes no local onde termina a aventura marítima, se o contrato de transporte não contiver disposições especiais sobre a matéria. Em caso contrário, a regulação deverá ser efetuada de acordo com as Regras de York-Antuérpia.

A Apólice Brasileira de Seguro Cascos prescreve que a regulação e repartição da avaria grossa serão feitas consoante as aludidas regras, se os contratos de transporte (conhecimento de embarque ou contrato de afretamento total ou parcial) não dispuserem de

outra forma (Condições Gerais 2.3, 2ª parte, Circular Susep nº 11, de 11.03.75).

Outra situação amparada nos mercados seguradores líderes é a que se refere aos casos em que o navio segue viagem em lastro. Nesses, e desde que haja contrato de transporte, aplicam-se também as regras de York-Antuérpia, com algumas exclusões, devendo a viagem ser considerada do local ou porto de partida até o primeiro porto ou outro que não seja de refúgio, arribada ou tocado pela embarcação apenas para fins de abastecimento. Caso em tais portos intermediários ocorra o abandono da aventura marítima, originalmente considerada, a viagem deve ser também considerada como terminada.

No que respeita ao fato de a cobertura de assistência e salvamento ser tratada conjuntamente com a avaria grossa, é de se convir que, na prática, tais despesas são vistas como da mesma natureza das de avaria grossa. É importante citar que, se os serviços de salvamento, reboque ou outro tipo de assistência forem prestados por embarcação pertencente, no todo ou em parte, ao mesmo proprietário ou afretador, o valor de tais serviços e a obrigação do segurador serão igualmente apurados por arbitramento, como se as embarcações fossem de inteira propriedade e administração de proprietários diferentes (Condições Gerais 2.6). Em tal situação, também coberta pelo seguro, o regulador da avaria grossa poderá levar em conta a orientação contida na cláusula de abalroação da apólice do ramo cascos, de modo a acessar o montante a ser pago pela parte interessada, que se constituirá em obrigação do segurador de indenizar. A cláusula que contém a matéria acima ventilada, é conhecida no jargão internacional como “sister-ship clause”.

Em outro caso, se encontrando-se em situação de perigo, comprometedor da segurança da viagem, torna-se necessário tocar porto de arribada para consecução de reparos, parece que as despesas incorridas em consequência do ato, que autorizou tal desvio de rota, devem ser vistas, não como despesas normais da viagem, mas como custo extraordinário revestido de natureza de avaria grossa, malgrado não haja sido a mesma declarada por encontrar-se o navio em regime de lastro.

Por vezes, o valor contribuinte da embarcação supera o valor do objeto segurado. Em semelhante situação de insuficiência de seguro, a responsabilidade do segurador por assistência e salvamento ou por contribuição de avaria grossa ficará limitada à parcela correspondente à proporção existente entre a importância segurada e o respectivo valor

contribuinte. Convém, todavia, lembrar que os valores correspondentes aos sacrifícios sofridos pelo navio não se submetem a esse tipo de tratamento, devendo, pois, ser ressarcidos do segurador sem considerações quanto a eventuais insuficiências de seguro. Acresça-se que a inexistência de cláusula desse tipo sempre obrigaria os seguradores pelo valor total da contribuição de avaria grossa a cargo do navio.

Modernamente, os sacrifícios sofridos pelo objeto segurado, em benefício do interesse comum, constituem responsabilidade direta dos seguradores do ramo cascos, tanto quanto dos do ramo transporte pelas perdas impostas à carga, o mesmo se podendo dizer quanto aos do frete, sempre que houver situação de avaria grossa, revestida dos requisitos legais necessários.

No ramo cascos, por vezes o segurador reluta em aceitar regulações realizadas com base em regras aplicáveis em decorrência de sua incorporação, no contrato de transporte, por mera vontade do dono ou administrador do navio. Por isso que, como antes se viu, se o contrato de transporte não contiver previsão de aplicação das regras de York-Antuérpia, a responsabilidade do segurador há de ser, então, determinada em função da aplicação, à regulação da avaria grossa, da legislação e costumes comerciais vigentes no porto de destinação final ou outro em que termine a aventura marítima.

Em outro aspecto, reza a apólice brasileira do ramo cascos que, quando o valor contribuinte da embarcação for superior à importância segurada, a responsabilidade da seguradora pela contribuição de avaria grossa será limitada à parcela correspondente à proporção entre a importância segurada e aquele valor contribuinte. Se o valor da embarcação para fins de contribuição tiver sido reduzido por motivos de danos classificados como avaria particular e indenizáveis a esse título, o montante dessa redução será primeiro deduzido da importância segurada sob a apólice e o valor líquido então encontrado determinará, em relação ao valor contribuinte, o limite da responsabilidade proporcional da seguradora (Condições Gerais 2.5).

Modernamente, evoluem os mercados líderes para o consenso de que os seguradores do casco, em situação de “pequena avaria grossa”, podem e devem se utilizar de cláusulas específicas para resolvê-las, pois pode ocorrer que a economia em despesas de regulação compense a não regulação do ponto de vista formal.

Exemplo freqüente é o da cláusula que estipula que o segurador do casco concorda em pagar o total dos prejuízos de avaria grossa que recaírem sobre o segurado quando estimar-se que o montante devido pelos demais interesses não ultrapassará soma razoável, prevista na mesma cláusula, que geralmente é acertada com o segurador.

No ramo cascos, a cobertura denominada “livre de avaria particular” também exclui danos impostos à embarcação em decorrência de situação de avaria grossa. Nada obstante, a proporção de contribuição do navio é paga pelo segurador quando os danos incidem sobre outra partes, expressamente alinhadas, que não o casco propriamente dito, como caldeiras, âncoras, guinchos, etc. Críticas têm sido feitas, ao longo do tempo, a esse tipo de tratamento dispensado à responsabilidade do segurador pela avaria grossa, eis que, ao mesmo tempo em que a exclui quanto a danos ao casco do navio, parte para exceções relativas a certas partes do mesmo. A cláusula, na verdade, parece pretender excluir os sacrifícios sofridos pela embarcação e pagar contribuição de avaria grossa no que não diga respeito a tais sacrifícios. Nada obstante, prescreve pagamento de contribuição sobre tais sacrifícios de qualquer parte da embarcação ou de seus equipamentos em avaria grossa, decorrente de providências para extinguir incêndio a bordo, ou por abalroamento com outras embarcações que lhe estejam prestando assistência ou participando de seu salvamento.

A lei americana não conferia ao transportador o direito de exigir contribuição de avaria grossa, em casos em que as despesas e os sacrifícios decorriam das faltas ou erros de navegação ou da má administração do navio. Tal orientação pretoriana levou à introdução nos conhecimentos de embarque utilizados pelos transportadores americanos de cláusula dando direito aos mesmos de exigirem, em semelhantes situações, contribuição da carga em avaria grossa, inovação que contou com o assentimento daquela Excelsa Corte (*The Jason Case*), passando a ser, de então, utilizada, desde 1912, com o nome de cláusula Jason. Seu texto foi revisto em 1936.

Pela complexidade do tema, de tempos em tempos tem sido defendida a idéia de se abandonar o instituto da avaria grossa eis que o mundo dos negócios, modernamente, objetiva contenções de despesas e dispensa de detalhes desnecessários. Aliás, nesse passo, afirmam alguns que o seguro marítimo concede toda a cobertura necessária na condução de uma aventura marítima.

Por outro lado, há que considerar o fato de que, ao obrigar que todos os interesses da aventura marítima contribuam nos sacrifícios e despesas incorridos para atingir a segurança comum, a avaria grossa tem projetado um efeito salutar, prevenindo desnecessária destruição da propriedade através de alijamento ou outro tipo qualquer, objetivando salvar navios que se encontrem em situação de perigo. Noutra giro, se o navio não fosse igualmente compelido a contribuir nos prejuízos sofridos pela carga alijada, provavelmente muito mais carregamentos teriam sido destruídos. Por isso, nenhuma solução para o problema de avaria grossa poderá ser considerada satisfatória se simplesmente pretender-se eliminar particularidades do sistema vigente sem preservar seus aspectos positivos.

Por fim, existe o problema do valor contribuinte de cada interesse envolvido. Uma vez que as respectivas contribuições se baseiam no valor líquido do bem salvo acrescido da parte que foi objeto de sacrifício, os reguladores em regra procedem a uma avaliação para cada um dos interesses envolvidos na aventura marítima.

A avaliação de uma embarcação apresenta considerável dificuldade porque pode ser enfocada sob diversos ângulos: custo de reposição, capacidade de gerar frete, local em que se acha, etc. Tal proceder deve ser realizado no porto em que a viagem termina e no estado em que a mesma se encontra, deduzindo-se o custo dos reparos subseqüentes ao ato de avaria grossa, antes da chegada e que não seja admitido na regulação. Esse montante representará o valor salvo em benefício do dono da embarcação, e que será considerado como valor contribuinte. Daí porque o transportador luta para baixá-lo enquanto que os donos da carga para aumentá-lo, com vista a diminuir a sua contribuição.

3.4 De Responsabilidade Civil Por Abalroação

A responsabilidade civil é conhecida como “responsabilidade perante terceiros”, derivando a expressão do fato de existirem, duas partes na relação contratual e, assim, qualquer pessoa, fora daquela relação por ela criada, há de ser considerada terceiro. Como exemplos dessa categoria, tem-se a responsabilidade do proprietário de um navio, em casos de abalroação, relativa aos danos causados a outro e à carga a bordo deste último.

Entende-se por abalroação o choque entre dois navios ou embarcações que navegam

ou estão em condições de navegar, dentro ou fora dos portos. Dessa definição, advém alguns corolários. Se um navio deixa cair a âncora e esta dá sobre um navio já submerso, não há abalroação; porque este, no estado em que se acha, não navega, nem é susceptível de navegar. Se um navio passa, com toda a velocidade, próximo de outro navio, e este submerge pelo movimento das águas, também não há abalroação, porque não houve propriamente o choque. Se um navio fundeado em um porto, a maré enche e levanta a amarra até a superfície das águas e passa uma embarcação cujo leme se embaraça na corrente da referida amarra e vira, neste caso, dá-se abalroação porque houve choque, se não no corpo do navio propriamente, mas em um dos acessórios que dele faz parte.

Ocorrendo abalroação entre dois navios, poderá se verificar uma das duas seguintes situações: fortuidade do evento, caso em que inexistirá responsável imputável, donde cada parte deverá suportar os próprios danos que, por isso, são acautelados via contrato de seguro (*res perit domino*), ou abalroação culposa, que pode ser da parte de um dos dois navios abalroados. Neste segundo caso, cada um deverá responder pelos lucros cessantes e danos emergentes daí resultantes, obrigando o segurador à indenização somente se houver cláusula expressa na apólice, como adiante será visto.

Portanto, sendo um navio abalroado por outro, o dano inteiro causado ao navio abalroado e à sua carga será paga por aquele que tiver causado a abalroação, se esta tiver acontecido por falta de observância do regulamento do porto, imperícia ou negligência do capitão ou da tripulação, fazendo-se a estimação por árbitros (Código Comercial Brasileiro art. 749). Logo, o sistema do Código está ancorado na culpa como elemento indispensável ao surgimento da obrigação de indenizar.

Entre nós, devem valer, sem prova mais convincente em contrário, as conclusões técnicas do Tribunal Marítimo, por se tratar de órgão oficial e especializado na determinação das causas do sinistro. Compete ao mesmo julgar os acidentes e fatos da navegação, definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão, indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas na Lei referida. As decisões do Tribunal Marítimo, nas matérias de sua competência, têm valor probatório e se presumem certas, mas são suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário.

Desde as Regras de Olleron, incidentes em matéria de responsabilidade civil por

abalroação, entendia-se que uma igual divisão de prejuízos seria apropriada em casos em que houvesse concorrência de culpa, situação claramente definida no “leading-case” Woodrop-Sims (1815), posição adotada também pelos Tribunais Americanos, a partir de 1854 (Catherine v. Dickinson).

Diante da evidente iniquidade que, também, tal posicionamento jurisprudencial se encontrava apto a patrocinar, foi o mesmo abandonado em 1911 pelos ingleses, por ocasião da ratificação da Convenção de Bruxelas sobre Limitação da Responsabilidade (1910), que previu a divisão proporcional da culpa como fator de imposição das respectivas responsabilidades por abalroação.

Entretanto, no que concerne aos Estados Unidos, a aludida regra da divisão igualitária da culpa continuou prevalecendo até 1975. A razão disso se encontrava no fato de que não apenas tal princípio de há muito havia sido chancelado pela Suprema Corte, como também, porque aquele país não assinara a dita Convenção. Somente com o julgamento do caso “USA v. Reliable Transfer”, em 1975, a regra antiga foi posta à margem, no que se refere a culpa pela abalroação.

No sistema brasileiro, nosso legislador, cuja agudeza e lucidez já se fizeram sentir em 1850, ao elaborar o Código Comercial, em seu artigo 749, já adotara a regra da responsabilidade proporcional ao grau de culpa, projetada de forma implícita.

Relativo ao surgimento da cobertura de responsabilidade civil por abalroação nas apólices de seguro, admite-se que a mesma deva ter sido utilizada antes de 1836, por associações de armadores, que teriam sido criadas para permitir que os mesmos reagissem aos efeitos do então vigente monopólio do seguro marítimo, que detinham a London Assurance e a Royal Exchange Assurance. É interessante notar, também, que os contratos firmados com aquelas associações, relativamente à responsabilidade civil do armador, cobriam, sua totalidade (100%). Diante dessa circunstância, alguns contestam que tais associações teriam surgido a partir de 1836, em consequência do julgamento do caso “De Vaux v. Salvador”. A decisão nele proferida foi no sentido de que a responsabilidade civil do armador, pelos prejuízos causados ao outro navio, não encontrava cobertura nos termos normais da apólice, fato que teria levado os seguradores a assumirem, a partir de então, três quartos dela e os armadores a criarem ditas associações para cobrir o restante deixado a descoberto pelo

mercado.

No que concerne à responsabilidade pelos danos causados ao outro navio, essas associações não cobriam a parcela de um quarto deixada ao desabrigo pelo segurador marítimo, mas as responsabilidades excedentes do transportador (Ledwith e outros, *Ibid.*, fl. 3). Esse interessante aspecto da cobertura talvez decorra de que, à época, uma das condições impostas pelo mercado segurador era a de que ao dono do navio não assistia o direito de contratar cobertura para o quarto restante de sua responsabilidade civil, sob pena de invalidação do contrato firmado com o seu segurador para cobrir-lhe setenta e cinco por cento da mesma. Nesse tempo prevalecia a idéia de que era preciso motivar a navegação mais cautelosa e segura, sendo esse meio, então, entendido como o mais apropriado. Somente no século XX o Instituto dos Seguradores de Londres procurou encontrar redação que permitisse o uso corrente da cláusula de abalroação.

Vamos analisar agora a denominada cláusula de abalroação (*running down clause*). A cobertura de responsabilidade civil por abalroação diz respeito ao reembolso de três quartos das indenizações que, em consequência de abalroação segurada e outra ou outras embarcações, o segurado venha a ser obrigado a pagar, por força de lei e regulamentos (Apólice Brasileira de Seguro Cascos Condições Gerais 3.1).

Trata-se de contrato suplementar, pois tal cláusula não se inclui dentre as que constituem a cobertura mínima a ser concedida pelo segurador em qualquer caso. Desejando-a, deve o segurado por ela pagar, adicionalmente, o respectivo prêmio. Com efeito, o limite da cobertura concedida se apresenta sob duplo aspecto. Do ponto de vista das obrigações decorrentes da abalroação, o segurador limita o reembolso a três quartos do que houver sido pago pelo segurado. Já do ponto de vista do valor segurado ou do valor de mercado da embarcação segurada, qual seja o menor, o reembolso total não excederá a três quartos do que for aplicável (Condições Gerais 3.4).

Em que pese a cláusula sob exame limitar a três quartos a cobertura concedida pelo segurador marítimo, essa restrição só se aplica, quanto ao sistema brasileiro, aos seguros de navios de propriedade de armadores filiados a Clubs de P&I, podendo, nos demais casos, ser contratada a cobertura total (100%) no próprio mercado segurador brasileiro. Trata-se de louvável avanço de nosso mercado, pois em se tratando de um país de extensão continental,

que possui considerável costa marítima, a navegação de pequeno e médio porte carece desse amparo já que, de regra, as empresas que as possuem não detém tonelagem capaz de autorizar-lhes o ingresso em Clubs P&I.

Em casos de abalroação, importa, sobretudo, analisar as condições específicas atuantes para que se possa concluir se realmente ocorreram. Considerável dificuldade há de se ter quando o acidente envolve uma embarcação e destroços de outra. Por certo, em situações do gênero, os seguradores do ramo casco argumentarão que o derelito não pode ser considerado navio ou embarcação. Diferentemente, o Club de P&I do armador defenderá a posição de que os destroços devem ser considerados como embarcação. Com isso, cada parte visa à proteção de sua responsabilidade em face das indenizações que lhes cabem pagar aos seus segurados. Com efeito, considerado o destroço como derelito, o segurador do casco se exime de indenizar, sob a cláusula de abalroação, pois trata-se de caso de risco expressamente excluído de cobertura. Ao contrário, se considerado embarcação, pagará três quartos dos danos causados e o aludido Club o restante. Para tanto, a definição jurídica do que se deve considerar destroços é a pedra angular na fixação das responsabilidades daí decorrentes para os seguradores.

Figura 5 – Resgate de um Navio Naufragado



Fonte: Coordenação de Seguros da Transpetro

Sobre essa matéria convém lembrar exemplo clássico da jurisprudência inglesa, envolvendo a Pelton Steamship Company como autora, e a West of England Protecting and Indemnity association como ré, em 1925. o navio Zelu colidiu com os destroços do Merkur, cujo salvamento estava sendo levado a efeito através de operação usual de salvamento. Os

seguradores do Zelo alegavam que este não podia ser considerado um navio, pois se encontrava em estado de destroços. O Club, acionado pelos proprietários do Zelo, manteve o entendimento de que teria ocorrido abalroação com outro navio, coberta pela apólice. A decisão foi favorável ao Club réu, considerando que o proprietário do Merkur insistira em salvá-lo na esperança de recuperá-lo após. Um navio, como outro objeto qualquer, continuará sendo assim considerado só até o surgimento de determinadas circunstâncias que desautorizem descrevê-lo como tal.

A apólice brasileira, como as demais, não define o que seja embarcação. Entretanto, com base na doutrina e na jurisprudência pode-se dizer que, para os efeitos da cláusula em exame, tem sido considerado navio toda estrutura flutuante, que não se encontre permanentemente ancorada, isto é, que seja usada em navegação, incluindo-se nesse termo o transporte de pessoas ou coisas por água, ainda que objetive reboque, pesca, esporte ou outro fim qualquer, de conformidade com o que estatui o artigo 136 do Código de Navegação. Deve-se acrescentar que, ante a finalidade do seguro, devem-se equiparar outras construções móveis a serviço da navegação e ao tráfego.

A cláusula brasileira de responsabilidade civil por abalroação, ao contrário da inglesa, não faz referência expressa ao pagamento das contribuições em avaria grossa e salvamento conexas com a colisão. Todavia, pode parecer razoável acobertar-se tal hipótese, dentro da amplitude do conceito das expressões constantes do seu texto. Desse modo, poderá ser com base na disposição em exame que o segurado se recuperará da proporção paga sob tais rubricas a terceiros, em razão de sua culpa.

O direito, que possui o terceiro prejudicado, de arrestar a propriedade, cuja posse não detém, a fim de garantir o ressarcimento dos prejuízos sofridos, faz com que o culpado corra o risco de se ver privado da mesma. O bem sobre que incide aquele remédio jurídico-processual é, em geral, uma das embarcações envolvidas no acidente marítimo, embora haja casos em que as circunstâncias recomendem o arresto de outra pertencente ao segurado, como, por exemplo, quando se objetiva prevenir jurisdição deferente da que se fixaria com o arresto da embarcação envolvida no acidente. O segurador poderá anular, ou evitar o arresto, através do fornecimento de uma garantia, mas somente quando o arresto da embarcação objetive garantir o pagamento de prejuízos causados por risco coberto.

Por outro lado, está fora da cobertura concedida pela apólice a remoção ou eliminação de obstáculos à navegação, destroços ou qualquer outra coisa por imposição de lei ou de regulamento; perda ou dano real ou potencial causado a qualquer objeto, bem ou propriedade, área ou local, seja qual for, excetuadas unicamente a poluição ou contaminação da outra embarcação e de bens a bordo desta com a qual a embarcação segurada tenha colidido; carga ou outro bem a bordo da embarcação segurada; perda de vidas ou danos a pessoas a bordo da embarcação segurada ou em qualquer outra embarcação local (Condições Gerais 3.1 “a”, “b” e “c”).

É possível que, em um mesmo acidente, uma ou mais embarcações envolvidas estejam seguradas sob a mesma apólice. Pode ocorrer, ainda, que pertençam, no todo ou em parte, ao segurado ou ao mesmo armador, ou, de outro modo, tenham sido por ele afretadas e administradas.

Em casos dessa espécie, os problemas decorrentes não poderiam ser resolvidos judicialmente, pelo fato de que o dono do navio não poderia, com êxito, demandar a si mesmo. Em consequência disto, e para evitar a situação de iniquidade que adviria daquela hipótese, os seguradores introduziram disposição, na cláusula em exame, em que se declara que a cobertura concedida será aplicada como se as embarcações estivessem seguradas sob apólices distintas ou fossem de inteira propriedade e responsabilidade de diferentes armadores ou administradores (Condições Gerais 3.3)

De todo o exposto, advém então, a conclusão de que a cláusula de responsabilidade civil por abalroação permite indenizar o segurado sob vários aspectos. Ademais, o protege de inconveniências decorrentes da retenção de seu navio por parte de terceiros, que visem a ressarcimento de prejuízos sofridos em consequência de acidente. De outro lado, dita cobertura assegura-lhe meios necessários a defesa e limitação de sua responsabilidade, através do reembolso de despesas incorridas para esse fim, desde que previamente consentidas pelo seu segurador.

Tais características parecem não deixar dúvidas quanto à importância da cláusula em foco, principalmente nos dias atuais, quando as responsabilidades decorrentes da exploração de embarcações, muito provavelmente, dificultariam o desenvolvimento de tal atividade, não fosse o suporte que a cobertura nela inserida propicia aos seus respectivos

proprietários.

Figura 6 - Abalroamento



Fonte: Coordenação de Seguros da Transpetro

3.5 De Avaria Particular

O art. 761 do Código Comercial Brasileiro leva ao reconhecimento da existência de duas espécies de avaria: avaria despesa e avaria dano. Para as apólices modernamente utilizadas no ramo cascos e transportes marítimos, a avaria particular deve ser entendida como uma perda parcial do objeto segurado, causada por um risco coberto pela apólice e que não possa ser considerada como avaria grossa. Então, citando Emérigon (*Traité das Assurances*), “a avaria é qualificada de simples porque recai somente sobre o objeto que a sofre. Particular por afetar, apenas o dono da coisa avariada”.

A denominada avaria despesa, antes mencionada, é considerada como gastos reembolsáveis pelo segurador, sujeita a regras específicas, mas desde que não possa ser considerada como avaria grossa ou despesa de salvatagem. Esse posicionamento, adotado pelos mercados seguradores líderes, inclusive pelo sistema brasileiro, encontra arrimo no artigo 64 da Lei Inglesa de Seguro Marítimo e no art. 767 do Código Comercial Brasileiro.

O Código Comercial Brasileiro acentua, ainda, serem consideradas avarias simples ou particulares: o dano acontecido às fazendas por borrasca, presa, naufrágio ou encalhe fortuito durante a viagem, e as despesas feitas para as salvar; a perda de cabos, amarras, âncoras, velas e mastros, causada por borrasca ou outro acidente do mar; as despesas de

reclamação, sendo o navio e fazendas reclamadas separadamente; o conserto particular de vasilhas e despesas feitas para conservar os efeitos variados; o aumento de frete e despesa de carga e descarga, quando declarado o navio inavegável, as fazendas são levadas ao lugar de destino por um ou mais navios (art. 766).

A Apólice Brasileira de Seguro Cascos prescreve que a cobertura da avaria particular respeita a perdas ou avarias sofridas pelo objeto segurado que não constituam prejuízos por avaria grossa e não sejam tratados como perda total construtiva (Condições Gerais 4.1).

Algumas dessas condições, que podem controlar ou mesmo modificar a referida responsabilidade são: a de que o dano causador do sinistro tenha sido proveniente de uma causa próxima representada por um risco coberto; que o dano não provenha de desgaste natural do navio ou da carga; que a reclamação não se baseie em vício próprio ou defeito do objeto segurado ou em um comportamento do segurado, que possa ser considerado ilícito.

O Código Comercial Brasileiro estatui, no art. 772, a obrigatoriedade da vistoria para que o dano sofrido pelo navio ou carga possa considerar-se avaria a cargo o segurador, na qual se declare a causa do dano, a parte da carga que se encontra avariada, com indicação de suas marcas, números e volumes. Logo, ocorrendo caso de avaria particular, providência, que certamente deverá ser tomada, será a da indicação de um perito vistoriador que se incumbirá de preparar um laudo evidenciando a extensão dos danos a que tenha sido submetido o objeto segurado. Tal providência decorre do interesse que o segurador possui de verificar, através de expert de sua confiança, se a reclamação apresentada pelo segurado está ou não conforme à realidade dos danos sofridos pelo objeto segurado. As apólices brasileiras do ramo cascos e transportes prevêm como obrigação do segurado informar o segurador da ocorrência do sinistro para que este indique, querendo, o vistoriador de sua confiança.

A referida apólice brasileira admite nas liquidações de avarias particulares: os custos razoáveis dos reparos e/ou substituições recomendados ou reconhecidos como necessários por peritos vistoriadores indicados ou aceitos pela seguradora, comprovados por faturas quitadas ou documentos equivalentes; as despesas em que o segurado tenha incorrido em consequência de perda ou avaria e necessárias à execução dos reparos e/ou substituições, na medida em que forem assim reconhecidas como parte integrante da avaria particular e tidas

como razoáveis nas circunstâncias; os honorários e despesas de regulação da avaria; outros custos e despesas admitidos pelo regulador e pela seguradora (Condições Gerais 4.2).

Dificuldade concernente à cobertura de avaria particular reside em saber qual a efetiva medida da indenização a ser paga ao segurado. Em outras palavras, que itens realmente devem estar aí incluídos, como obrigação de indenizar.

As apólices brasileiras do ramo casco e transportes, tanto quanto as alienígenas usadas nos principais mercados seguradores, não auxiliam à elucidação do problema pois costumam valer-se do censurável método de elaboração de definições repetindo a própria coisa a definir, além da falta de uma sistemática capaz de facilitar a regulação do sinistro.

Entretanto, a medida da indenização deve estar representada pelo valor total do dinheiro a que o segurado tem direito de reclamar do seu segurador, por qualquer perda ou dano sofrido pelo objeto segurado de sua propriedade, a partir da premissa de que o mesmo encontra-se protegido até o limite do valor segurado se a perda for total.

Pode ocorrer que a avaria particular tenha passado despercebida até futura docagem e vistoria da embarcação, impossibilitando o segurado e o perito da seguradora de precisar-lhe a data, local e sua causa. Em tais situações, incumbirá ao regulador, louvando-se em laudos de vistoria, perícias e demais elementos disponíveis, estimar e submeter à consideração da seguradora o montante indenizável, em sendo o caso, indicando suas razões e os critérios (Condições Gerais 4.2.3).

Há casos em que o segurado é obrigado a incorrer em despesas ou adiantamentos para atender a reparos e/ou despesas indenizáveis que, embora recomendados ou reconhecidos como necessários pelo perito da seguradora, não chegam a ser finalmente executados, total ou parcialmente, em razão de superveniente, perda total. Em situações do gênero, a apólice brasileira declara cobertas tais despesas ou adiantamentos, na medida em que não forem, de outra forma, recuperáveis pelo segurado (Condições Gerais 4.2.4).

3.6 Adicionais e Especiais

Entre as coberturas adicionais, complementares às coberturas básicas, destacam-se:

- cobertura nº 4: desembolso, que se refere às responsabilidades assumidas pelo segurador

complementares à indenização estabelecida nas condições gerais da apólice nos casos de perda total, real ou construtiva;

- cobertura n° 5: responsabilidades excedentes, que se refere à indenização complementar às coberturas básicas nos casos de assistência e salvamento, avaria grossa, responsabilidade civil por abalroação e nas medidas conservatórias e preventivas, não podendo exceder 15% do valor da embarcação ajustado ou do valor segurado;

- cobertura n° 6: valor aumentado, que ampara cobertura de despesas de administração, utilização, manutenção, armação e conservação da embarcação segurada e se aplica aos casos de perda total, real ou construtiva, assistência e salvamento, avaria grossa, responsabilidade civil por abalroação e nas medidas conservatórias e preventivas.

No tangente às coberturas especiais, destacam-se:

- cobertura n° 7: seguro de construtores navais;

- cobertura n° 8: responsabilidade civil ampla.

Em extensão dessas coberturas e em relação a interesses específicos, podem segurar-se, ademais, desembolsos; comissões de administradores; lucros ou excesso ou valor aumentado de cascos e máquinas, geralmente por soma que não exceda 25% do valor do seguro para cascos e máquinas; fretes; seguros contra riscos excluídos pelas cláusulas paramount (que se sobrepõe a ou afasta tudo que em contrário possa aparecer escrito na apólice, em qualquer lugar, e sob qualquer forma de redação) de exclusões; e estornos de prêmios que poderiam ser concedidos entre outras. Evidenciam-se, ainda, cláusulas para coberturas mais ou menos alargadas, desde a cláusula full conditions à cláusula limitada à perda total.

São excluídas, usualmente, coberturas atinentes a responsabilidade civil por danos à mercadoria e os riscos relativos à falta de condições de navegabilidade; vício próprio, fato do segurado; operações ilícitas, desvio de rota; roeduras por vermes; quarentena e estadia em porto; lucros cessantes; poluição; riscos de radioatividade; roubo e furto; guerra, greve e correlatos.

4 OCORRÊNCIA DE UM SINISTRO

Podemos definir acidente como sendo o acontecimento de uma ocorrência não intencional e não esperada, que tem como consequência uma perda ou um dano.

Perante o seguro, o sinistro é a manifestação concreta do risco previsto (ocorrência do acidente) no contrato de seguro e que produz danos ao objeto segurado, estando estes danos garantidos pela apólice, conforme a natureza e a causa do acidente, observados os limites não só da franquia como, também, da importância segurada.

A indenização será devida pela seguradora quando a soma total dos prejuízos sofridos em cada ocorrência ou série de ocorrências, resultantes de um mesmo sinistro ou acidente, exceder o valor da franquia dedutível indicada na apólice, caso em que tal valor será deduzido da indenização. Em resumo, somente deverá haver a comunicação de um sinistro à seguradora se as despesas para recolocar a embarcação nas mesmas condições que estava antes do acidente ficarem acima do valor da franquia. Mas há que se levar em conta que quando o reparo for iniciado, outros danos podem ser encontrados, oriundos da mesma causa.

4.1 Etapas do Processo de Sinistro

4.1.1 Vistoria

A Vistoria é a investigação do sinistro, quando o dano ocorreu ou foi descoberto. Nesta etapa são apuradas as causas, a natureza e a extensão dos danos. É de suma importância o seu acompanhamento, visto que, quem pagará a conta é o segurador.

O perito da seguradoras, em seu laudo de vistoria, aponta a natureza e a causa que deu origem ao acidente, os danos consequentes e recomenda os reparos. Também acompanha os reparos, aprova as contas relacionadas diretamente aos mesmos, participa das operações de desenganche, da aceitação da empresa de salvamento e da escolha do reparador, quando há concorrência de reparadores

É preciso, para uma indenização futura, a caracterização da causa da avaria, inclusive para o recebimento da contribuição da carga estipulada no rateio da avaria grossa.

Se o perito das seguradoras indica que um eixo se danificou por causa de um mancal que se quebrou pelo desgaste normal, não haverá indenização, nem do mancal, nem do eixo, nem dos reparos, nem das despesas de avaria grossa, se houver. Entretanto, se indicar que a quebra do mancal foi por falha de material (vício oculto), haverá ressarcimento securitário sem se levar em conta o custo da peça e a mão-de-obra para retirá-la e recolocá-la.

O perito das seguradoras, quando a bordo, deverá ser sempre acompanhado do Comandante e do Supervisor Técnico, não se devendo chegar à conclusão da causa da avaria. Na maioria das vezes, o perito das seguradoras, no laudo inicial, pede ao armador que apresente uma causa que tenha dado conseqüência aos danos encontrados.

Outro ponto importante é que os membros da tripulação não devem dar opiniões das possíveis causas, principalmente como desgaste de uma peça pelo uso normal, corrosão, falha de manutenção, etc.

O resultado da vistoria é o requisito essencial de comprovação para a defesa dos direitos da companhia perante a seguradora do navio, a terceiros quando de um abaloamento ou quando da existência de avaria grossa.

4.1.2 Regulação

A Regulação é onde se analisa toda a documentação pertinente ao sinistro, documentos estes emitidos pelo Perito das Seguradoras, pela Sociedade Classificadora, pelo Clube P&I, pelo Armador, pelos Peritos Vistoriadores de Carga, quando for o caso, os contratos de salvamento, os contratos de reboque, etc., de maneira que a regulação possa ser emitida, tendo como base a apólice de seguro marítimo. A regulação indica o quanto a seguradora deve indenizar o segurado e este toma conhecimento de quanto deve receber.

As funções do regulador de avarias marítimas são:

- Assessorar o armador desde o momento do acidente, dando conselhos sobre a situação apresentada, tais como esclarecer se é um caso de avaria particular somente, ou também de avaria grossa; quais as possibilidades de indenização por parte da seguradora do navio; se as despesas estimadas para salvar e reparar o navio ensejam a possibilidade da ocorrência de uma perda total construtiva; providenciar uma relação de documentos e informações que

necessita para emitir a regulação de avaria;

- Emitir um Certificado Para Pagamento em Antecipação, no caso do armador já ter efetuado diversos pagamentos e, por exemplo, o final do reparo ainda demorar, contas ainda serem emitidas e pagas, etc.;
- Fazer a regulação com todos os tipos de reclamações dos danos cobertos pela apólice de seguro casco, tais como: de avaria particular, de avaria grossa, de assistência e salvamento, de responsabilidade civil por abalroamento, de medidas conservatórias e preventivas, e também de perda de renda, etc.;
- Preparação de regulação de reclamação contra terceiros;
- Divisão dos valores recuperados de terceiros ou de vendas de salvados;
- Arbitramento.

4.1.3 Liquidação

A Liquidação é o pagamento feito pela seguradora ao segurado, da indenização das despesas realizadas para reparar a embarcação, por danos causados por risco coberto pela apólice de seguro casco.

Com relação aos documentos de despesas, tais como notas fiscais, faturas, recibos, etc., somente há ressarcimento securitário sobre comprovantes de despesas efetuadas. O perito das seguradoras, sem a apresentação destes documentos, não poderá analisar e aprovar as despesas.

Somente os documentos de despesas diretamente ligados aos reparos é que devem ser enviados ao perito das seguradoras. Documentos indiretos, tais como: conta da Sociedade classificadora, transporte de peças, despesas com importação de peças, custo da viagem do Superintendente dos reparos, service Engineer, etc., devem ser enviados diretamente ao regulador de avarias marítimas.

Tão importante quanto o documento da despesa é o comprovante que o mesmo foi pago. Assim, o Departamento de Contabilidade do armador deve, logo que for paga uma despesa, enviar ao Departamento de seguros uma cópia deste comprovante de pagamento. As despesas com comunicação, tais como email, fax, telefone fixo e/ou celular, relacionadas com

as avarias são passíveis de ressarcimento.

4.2 Registro a Bordo

É do Diário de Navegação que são tiradas as mais importantes informações que são colocadas nos Termos de Ocorrência, na Ata de Deliberação e no Protesto Marítimo, ou seja, é um documento de grande importância para a defesa dos interesses da companhia. Há que se evitar ao máximo que se dê chance às dúvidas, como, por exemplo, a causa da avaria, com a colocação de palavras que possam isentar de responsabilidade a terceiros envolvidos no acidente ou que possam levar toda a culpa para a companhia.

Nunca deve ser colocada a causa da avaria. Esta é pesquisada pelo perito das seguradoras e/ou pelo Departamento Técnico do Armador. Em hipótese alguma a tripulação tem que falar sobre a causa, sobre desgaste, corrosão ou dano pelo uso.

É importante registrar tudo o que ocorrer a bordo, principalmente, os seguintes pontos:

- Data, hora e natureza do acidente e suas conseqüências (reais e estimadas) e o local da ocorrência (Latitude e Longitude);
- Nome e hora do comparecimento do Perito das Seguradoras, Vistoriadores da Sociedade Classificadora, Autoridades navais, operários da oficina reparadora;
- Hora o início e fim dos reparos;
- Hora do início e fim das provas de mar;
- Hora da chegada e nomes dos rebocadores que irão prestar serviços de salvamento ou reboque para porto de recursos;
- Hora do início da faina da operação de reboque;
- Hora da chegada ao porto de refúgio, registrando a hora em que os rebocadores que prestaram o serviço de salvamento encerraram a faina e, se for o caso, nome e hora dos rebocadores que passaram a operar para levar o navio ao cais;
- No caso de ser rebocado para um porto de escala, há que ficar bem claro a hora do início e do fim do embarque/desembarque de carga neste porto e quando terminaram os reparos. É importante esta informação, uma vez que o prosseguimento do navio no porto de escala, além

do tempo previsto de carga/descarga normal, passará a ter despesas inseridas na avaria particular ou na avaria grossa, conforme o caso. Também é importante ser informado o número de horas/dias a mais que passou rebocado para o porto de escala, além do tempo normal de viagem, caso fosse pelos próprios meios;

- Hora do início e fim da movimentação do navio de um cais de descarga para o cais onde será o reparo;

- Hora do desembarque da carga para ser armazenada, para ser efetuado o reparo;

- Hora do reembarque da carga que foi armazenada;

Nome da firma e do Perito da Carga que agiu em nome dos interesses na aventura marítima comum, acompanhando a descarga, armazenagem e recarga da carga, retirada de bordo por causa dos reparos;

- Hora da saída do porto, após o reparo;

- Hora, milhas navegadas, latitude e Longitude do reganho da rota, após deixar o porto de refúgio;

- Qualquer acontecimentos relacionados ao acidente.

Para finalizar, é da maior importância a presença do Superintendente dos Reparos, pessoa altamente qualificada para representar o Armador no local do acidente, para participar de todas as ações efetuadas e agir para que uma ponte seja criada entre a tripulação, as pessoas não pertencentes ao Armador no local do acidente, as autoridades locais e os responsáveis ligados à operação do navio e pessoal de seguro na sede do Armador, enfim, todos os envolvidos, para que o acidente não tenha conseqüências graves, atingindo o próprio navio e, principalmente, o meio ambiente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MARQUES, Fernando José. **Direito do Seguro Marítimo**. Rio de Janeiro: FEMAR, 1998.

MARTINS, Eliane Otaviano. **Curso de Direito Marítimo**. São Paulo: Manole, 2003.

Coordenação de Seguros da Transpetro. **CURSO DE SEGUROS MARÍTIMOS**. Rio de Janeiro, 2010.

Sites Consultados:

www.caroyo.com.br

www.susep.gov.br

www.fenaseg.org.br

www.bradescosaude.com.br

ANEXOS

ANEXO A – CONDIÇÕES GERAIS DE UMA APÓLICE DE SEGURO CASCOS



Transportes

SEGUROS

CNPJ 61.198.164/0001-60

CONDIÇÕES GERAIS E CLÁUSULAS MARÍTIMO - 1.0

SUSEP Nº 005-902/01

CONDIÇÕES GERAIS DA APÓLICE DE SEGURO - MARÍTIMOS 1 - COBERTURA

1.1 - Respeitados os demais dispositivos destas Condições Gerais e das Cláusulas e Condições Particulares anexas ou incorporadas a esta apólice, a Seguradora toma a seu cargo indenizar os prejuízos sofridos pelo Segurado e/ou Beneficiário designado nesta apólice, por perdas ou danos que atinjam a embarcação objeto do presente seguro - seu casco, suas máquinas e todos os seus aparelhos, motores, instalações, equipamentos, peças, provisões, suprimentos e demais pertences ou parte dos mesmos e/ou a outro interesse em risco abrangido por este seguro, em viagem ou não, em quaisquer serviços e tráfegos, no mar ou em rios, canais ou outra via navegável, em portos ou ancoradouros, ou em diques, estaleiros, carreiras ou rampas - pela ocorrência de riscos inerentes à fortuna do mar, ou de incêndio, raio, terremoto, intempérie, ou por alijamento ou por barataria ou rebeldia do capitão e/ou de tripulantes (inclusive motim a bordo, pilhagem, predação, detenção, retenção, desvio, encalhe, variação e afundamento da embarcação); e por todos os outros riscos e perigos de tipo e natureza semelhantes; podendo sair, aportar ou navegar com ou sem práctico (exceto nos casos de praticagem obrigatória), inclusive em experiência, assistir e rebocar navio ou embarcação em apuro, mas não podendo ser rebocado (exceto nas circunstâncias usuais ou quando em necessidade de auxílio ou assistência) nem prestar assistência ou empreender rebocos ou serviços de salvamento sob contrato previamente ajustado por seu armador e/ou administrador e/ou afretador e/ou pelo Segurado, salvo prévio entendimento com a Seguradora e pagamento de respectivo prêmio adicional.

1.2 - Em caso de qualquer quebra ou descumprimento de estipulação ou condição expressa nesta apólice, quanto à carga, comércio, tráfego, limitação geográfica da navegação, local reboque ou operação de salvamento, a cobertura será mantida desde que aviso seja dado à Seguradora imediatamente após o recebimento de notícias a respeito e que o Segurado concorde com quaisquer alterações justificadas nas condições da cobertura e em pagar qualquer prêmio adicional que for cobrado pela Seguradora. Esta garantia, entretanto, não se aplicará em caso de infração do subitem 6.4 da Cláusula 6 (Riscos Não Cobertos).

1.3 - Estão, ainda, abrangidos por este seguro as perdas e danos à embarcação ou interesse segurado causados diretamente por:

- a) acidentes no carregamento, na descarga, no manuseio ou na movimentação da carga, ou no abastecimento da embarcação;
 - b) acidentes na entrada, saída ou durante a permanência em diques, estaleiros, carreiras ou rampas;
 - c) explosões a bordo ou fora;
 - d) pane de geradores, motores ou de outra maquinaria elétrica, estouro de caldeiras, quebras de eixos ou qualquer defeito latente na maquinaria ou no casco (excluindo-se o custo de reposição ou de reparação na parte defeituosa);
 - e) pane ou acidente com instalações ou reatores nucleares a bordo ou fora;
 - f) negligência do capitão, de oficiais, de tripulantes ou de práticos;
 - g) negligência de afretadores e/ou reparadores;
 - h) contato com aeronave, foguetes ou míssil similar;
 - i) contato com qualquer transportadora ou movimentadora terrestre, com equipamento ou instalação do cais ou do porto;
 - j) erupção vulcânica; desde que tais perdas ou danos não tenham resultado de falta da devida diligência do Segurado, dos armadores ou dos administradores da embarcação coberta por esta apólice, não sendo equiparados a estes: capitães, oficiais, tripulantes, práticos ou reparadores que não sejam os proprietários da embarcação.
- 1.3.1 - Não obstante o acima estabelecido, o Segurado participará com 10% dos prejuízos, líquidos de franquia aplicável, sempre que a perda ou dano à caldeira, maquinaria ou a seus equipamentos auxiliares, ou a eixo propulsor, por qualquer das causas citadas nas alíneas "a" e "e" deste item, for atribuível, no todo ou em parte, à negligência do capitão, dos oficiais, dos tripulantes ou do práctico (alínea "f" deste item).

1.3.2 - A participação de 10% prevista no subitem anterior incidirá sobre o total dos prejuízos, deduzida antes apenas a franquia aplicável, e não será em hipótese alguma limitada em função do valor segurado.

2 - INÍCIO E TÉRMINO DA COBERTURA

2.1 - Nos seguros contratados por viagem, a cobertura entra em vigor quando, no porto ou lugar de origem, a embarcação desamarra ou suspende ferro, se em lastro, ou quando tem início seu carregamento, se com carga; e expira às vinte e quatro horas locais do dia seguinte àquele em que, em boas condições de segurança, amarra ou fundeia (se em lastro) ou termina sua descarga (sem com carga) no porto de destino final da viagem.

2.1.1 - Se a cobertura não entrar em vigor dentro de trinta dias da data prevista na apólice e a Seguradora não conceder maior prazo, o seguro contratado anular-se-á e a Seguradora restituirá o prêmio cobrado, ou cancelará sua cobrança.

2.1.2 - Se a cobertura entrar em vigor no prazo concedido pela Seguradora, mas a embarcação não deixar o porto ou lugar de origem dentro de trinta dias, a cobertura será mantida desde que:

a) a Seguradora seja prontamente avisada, assim que o Segurado tenha conhecimento do fato;

b) o Segurado concorde em pagar o prêmio adicional que for exigido pela Seguradora, e, se for o caso, com as alterações da cobertura determinada pelas circunstâncias.

Não aceitando o Segurado as exigências da Seguradora, o Seguro será considerado terminado no porto ou lugar de origem 30 dias após o início de sua vigência e a Seguradora reterá o prêmio correspondente aos riscos cobertos naquele período.

2.1.3 - Se, no decurso da viagem, a embarcação demorar em qualquer outro porto ou lugar além do tempo razoável e a viagem não tiver prosseguimento com razoável presteza, então, a não ser que o atraso seja causado por "força maior", a Seguradora terá direito a cobrar um prêmio adicional e, não aceitando o Segurado a cobrança, dar a cobertura por terminada retendo o prêmio correspondente aos riscos até então cobertos. Mas, se por motivo de inavaliabilidade da embarcação, ou outra razão, a viagem for encerrada ou abandonada e a embarcação estiver a salvo, num porto, o seguro terminará com o encerramento ou abandono da viagem, sem prejuízo da cobertura, até então concedida, caso em que a Seguradora poderá devolver parte do prêmio ao Segurado se o encerramento ou abandono da viagem não for causado pela ocorrência de sinistro.

2.2 - Nos seguros com prazo determinado a cobertura tem seu início e seu término às vinte e quatro horas dos dias indicados nesta apólice. Se entretanto, ao expirar o prazo do Seguro a embarcação estiver no mar ou avariada ou em apuros, ou num porto de abrigo ou de escala e desde que seja dado aviso prévio à Seguradora, a cobertura será mantida até o porto de destino mediante prêmio adicional "pro-rata".

2.3 - Se os limites de navegação compreenderem ou forem ampliados para compreender área sujeitas a critérios específicos de prazo, taxaço ou aplicação de prêmios adicionais e outros requisitos, tais critérios e requisitos prevalecerão e a cobertura ficará condicionada a seu atendimento pelo Segurado.

3 - VALOR SEGURADO

3.1 - O valor segurado da embarcação, indicado na presente apólice, é considerado como ajustado entre o Segurado e a Seguradora e prevalecerá para todos os fins das coberturas de Perda Total, Real ou Construtiva, e de Avaria Particular, independentemente de nova avaliação.

3.2 - O Segurado será para todos os efeitos considerado como Segurador da diferença suportará proporcionalmente os prejuízos que lhe couberem em rateio:

a) no caso da embarcação e em relação às coberturas citadas no item 3.1, se o seguro tiver sido contratado por importância inferior

a seu valor ajustado; e em relação às demais coberturas, se a importância segurada for inferior ao seu valor da embarcação, apurando em função do sinistro;

b) nos casos de outros bens e interesses que não a embarcação, se o seguro tiver sido contratado por importância inferior ao valor real em risco por ocasião do sinistro; salvo se o seguro tiver sua contratação regulada por critério diferente em relação à importância segurada.

3.3 - Se, entretanto, o seguro visar apenas a complementação da importância segurada embarcação para os fins da cobertura de Perda Total, Real ou Construtiva, a importância a esse título segurado será considerado como ajustada, independentemente de avaliação ou comprovação.

4 - RENÚNCIA À SUB-ROGAÇÃO

4.1 - A Seguradora renuncia a qualquer direito de sub-rogação contra empresas afiliadas ou subsidiárias do Segurado, porém tal renúncia não se aplicará em caso de abalo entre a embarcação coberta por esta apólice e quaisquer embarcações de propriedade de outra forma controlada por quaisquer dessas empresas, nem com respeito a quaisquer perdas, danos ou despesas contra as quais ditas empresas estejam validamente seguradas.

5 - OBRIGAÇÕES DO SEGURADO

5.1 - Medidas conservatórias e preventivas - Se, por ocorrência de risco coberto por esta apólice, o objeto segurado suportar ou estiver em iminência de suportar prejuízo indenizável sob a presente, o Segurado, o armador ou administrador da embarcação segurada, por si, seus prepostos, agentes e procuradores, estará obrigado a agir, diligenciar, viajar e providenciar o que for necessário na defesa, salvaguarda e recuperação do objeto segurado ou de qualquer parte deste, bem como no sentido de prevenir perdas ou danos de menor natureza, sob pena de ficar responsável por sua negligência ou omissão; sendo-lhe garantido pela Seguradora (respeitado o disposto no item 3.2 da Cláusula 3, acima), o reembolso das despesas em que incorrer no cumprimento dessas obrigações na medida em que forem adequadas e razoavelmente efetuadas e desde que tais providências sejam tomadas, sempre que possível, em concordância com a Seguradora, inclusive, no que couber, visando a responsabilidade de terceiros e à preservação de seus direitos contra estes; ficando porém expressamente entendido e concordado que nenhum ato do Segurado ou da Seguradora recuperando, salvando ou preservando a propriedade segurada será considerado como renúncia ou aceitação de abandono.

5.1.1 - A concordância ou a participação da Seguradora nas medidas previstas neste item não implica em prévio reconhecimento de cobertura para o risco que determinar tais providências.

5.2 - Cumpra ao Segurado e bem assim ao armador ou administrador da embarcação segurada, sem prejuízo para o disposto nas demais cláusulas e condições desta apólice, manter a embarcação, no seu todo conforme o subitem 1.1, em boas condições no devido respeito à sua conservação e funcionamento, bem como:

a) submeter a embarcação às vistorias estabelecidas em lei ou determinadas pelas autoridades competentes, ou exigidas pela Sociedade Classificadora e, ainda, às que forem solicitadas pela Seguradora no interesse deste contrato de seguro;

b) ter, no serviço da embarcação, tripulação habilitada de acordo com a lei e com as exigências das Autoridades Portuárias; c) diligenciar no sentido de evitar infrações de leis e regulamentos, especialmente em relação à embarcação, sua carga e seu tráfego e suas condições de navegabilidade. 5.2.1 - A negligência caracterizada ou a omissão culposa do Segurado, armador ou administrador da embarcação, no cumprimento das obrigações expressas nesta cláusula, será equiparada a fato do Segurado (item 6.3) e implicará em idêntica perda de direito a qualquer indenização por prejuízo proximo causado ou atribuível a tal negligência ou omissão.

6 - RISCOS NÃO COBERTOS

6.1 - Falta de Condições de Navegabilidade - A Seguradora não responderá por qualquer prejuízo nem indenizará qualquer perda ou dano proximo causado ou atribuível à navegabilidade da embarcação coberta por esta apólice:

a) nos seguros por viagem, se a embarcação não tiver, ao início do risco, condições satisfatórias de navegabilidade para levá-la a bom termo; e, se a viagem compreender etapas distintas que demandem equipamento ou aprestamento especial, se não tiver tais

condições em cada etapa de per si;

b) nos seguros a prazo quando, em qualquer tempo e com o conhecimento e tácito assentimento do Segurado, seu proprietário/armador ou administrador, a embarcação se fizer ao mar ou outra via navegável, iniciando ou prosseguindo viagem ou operação, sem que para tanto tenha condições satisfatórias de navegabilidade e segurança.

6.2 - Vício Próprio - Esta apólice não cobre o vício próprio, o uso e desgaste, ou deterioração do objeto segurado ou de parte do mesmo, nem as despesas necessárias à sua eliminação; e a Seguradora não indenizará qualquer perda ou dano proximo causado ou atribuível a quaisquer daqueles fatores, salvo na hipótese de "vício oculto" admitido pela Seguradora ou pelo Tribunal Marítimo, ou pela autoridade judicial competente, em decisão final.

6.3 - Fato do Segurado - A Seguradora não responderá por qualquer prejuízo proximo causado ou atribuível a fato do Segurado, mas, salvo disposição em contrário nesta apólice, responderá por qualquer prejuízo proximo causado por risco objeto da cobertura, ainda que tal prejuízo não devesse ter ocorrido senão por falta ou negligência do capitão, dos oficiais, do práctico ou da tripulação. Para os fins deste item, a palavra "Segurado" compreende também o proprietário, armador ou administrador que detiver o efetivo controle e gerência da embarcação segurada.

6.4 - Operações Ilícitas - Esta apólice não dá qualquer cobertura, seja a que título for, aos riscos diretamente resultantes do emprego da embarcação no contrabando ou em outra operação, tráfico ou comércio ilícito ou clandestino, ou em violação de bloqueio, e a Seguradora não admitirá qualquer pedido de indenização de prejuízos proximos causados ou atribuíveis àqueles riscos quer tal emprego ocorra com a conivência do Segurado, armador ou administrador da embarcação, quer decorra de sua negligência caracterizada ou omissão culposa (subitem 5.2.1) em relação ao disposto na alínea "c" do item 5.2 da Cláusula 5, acima.

6.5 - Desvio de Rota - Nos seguros por viagem, a agravação dos riscos resultante do desvio ou prolongamento voluntário da rota originalmente prevista na apólice e os prejuízos daí decorrentes só terão cobertura mediante o cumprimento do disposto no item 1.2 da Cláusula 1 (COBERTURA); salvo em caso de força maior, como medida de segurança para o navio e/ou sua carga, ou para prestação de socorro ou assistência a outra embarcação em apuros e/ou visando ao salvamento de vida humana em perigo.

6.6 - Roeduras por Vermes etc. - esta apólice não cobre os danos causados a embarcação ou seus pertences por roeduras ou perfurações por vermes, insetos ou outros bichos, nem as despesas de substituição das partes afetadas; quanto aos prejuízos consequentes daqueles danos e apenas quando caracterizado o "vício oculto", aplica-se o disposto no item 6.2.

6.7 - Quarentena e Estadia em Porto - Nenhuma reclamação ou indenização será admitida sob esta apólice com base em despesas de invernada ou quarentena por motivos sanitários ou regulamentares. Em caso de sinistro coberto por esta apólice, as despesas de estadia só serão indenizáveis quando e na medida em que compreendidas em condição particular anexa à presente apólice. Em nenhuma outra hipótese caberá qualquer indenização a título de demora ou estadia da embarcação no porto.

6.8 - Lucros Cessantes - Achem-se excluídos da cobertura concedida por esta apólice os lucros cessantes ou perdas equivalentes sofridas pelo Segurado ou beneficiário deste seguro, seja qual for sua causa, origem ou conceituação e ainda que decorrentes de sinistro coberto por esta apólice.

6.9 - Poluição - A poluição que venha a ser causada pela embarcação segurada, ou que dela se origine, bem como as multas, prejuízos, danos e responsabilidade que delas resultarem, acham-se totalmente excluídas da cobertura concedida por esta apólice.

6.10 - Riscos de Rádioatividades - Ressalvado o disposto na alínea "e" do item 1.3 da Cláusula 1, a presente apólice não dá qualquer cobertura aos riscos de rádioatividade e às responsabilidades decorrentes.

6.11 - Roubo e Furto - Não estão compreendidos na cobertura, nem equiparados a pilhagem a predação, para fins desta apólice, o roubo e/ou furto de partes, peças, pertences ou provisões da embarcação ou de sua tripulação, nem o da própria embarcação, praticado por tripulantes ou por outrem.

6.12 - Riscos de Guerra, Greves e Correlatos - Achem-se igualmente excluídos da cobertura, salvo disposição expressa em contrário nas cláusulas ou condições particulares anexa a esta apólice ou que a ela venham a ser incorporadas por endosso e apenas na medida

em que tais cláusulas ou condições particulares revoguem e prevaleçam sobre as exclusões objeto desta cláusula e unicamente enquanto permaneçam em vigor. I - quaisquer perdas, danos ou despesas proximoamente causadas por, resultantes de, ou incorridas em consequência de:

- a) detonação de um explosivo;
- b) de qualquer arma de guerra. III - qualquer perda, dano, responsabilidade ou despesa que se origine de qualquer armadilha de guerra empregando fissão e/ou fusão atômica ou nuclear ou outra reação semelhante ou força ou matéria radioativa.

7 - MUDANÇA DE PROPRIEDADE E OUTRAS ALTERAÇÕES

7.1 - Em caso de mudança (voluntária ou não) de propriedade, posse, controle, ou bandeira da embarcação, ou se a mesma vier a ser fretada na base "Bareboat" ou requisitada nesta base, ou ainda se a Sociedade Classificadora da embarcação ou sua classe na Sociedade for mudada, suspensa ou cancelada, então, a não ser que a Seguradora concorde por escrito com o que assim ocorrer, este seguro terminará automaticamente com a mudança de propriedade, posse, controle, bandeira ou Sociedade Classificadora ou quando sua classe for mudada, suspensa ou cancelada, ou quando a embarcação for daquela forma fretada ou requisitada, ressalvado, entretanto, que:

- a) se a embarcação tiver carga a bordo e já tiver deixado seu porto de carregamento, ou estiver ao mar em lastro, aquela terminação automática ficará, mediante solicitação do Segurado à Seguradora, suspensa até o término da descarga no porto de destino final da viagem, se com carga, ou até sua chegada ao porto de destino, se em lastro;
- b) se a mudança da posse ou controle, por requisição ou outro meio, for involuntária e temporária e se consumir sem que o Segurado tenha firmado um acordo nesse sentido com a concórdia da Seguradora, aquela terminação automática só se dará quinze dias após se até então persistir a mudança da posse ou controle da embarcação; salvo se este seguro terminar em menor prazo pelo vencimento desta apólice ou outrazão.

7.1.1 - Ainda que a terminação automática fique, nas hipóteses das alíneas "a" e "b" do subitem 7.1, suspensa ou adiada, este seguro não se operará em benefício daqueles para quem tenha mudado a propriedade, posse ou controle da embarcação, ou de seus fretadores ou requisitantes; e, se nesse período ocorrer sinistro indenizável sob esta apólice, a Seguradora será sub-rogada nos direitos do Segurado contra aqueles, na proporção entre a importância segurada sob esta apólice e o valor ajustado da embarcação.

8 - PRÊMIOS

I - fica entendido e ajustado que qualquer indenização por força do presente contrato somente passa a ser devida depois que o pagamento do prêmio houver sido realizado pelo segurado, o que deve ser feito no máximo, até a data limite prevista para este fim, na NOTA DE SEGURO.

II - A data limite para pagamento do prêmio não poderá ultrapassar o 30º dia da emissão da apólice, da fatura ou da conta mensal, do aditivo de renovação, dos aditivos ou dos quais resulte aumento do prêmio.

III - quando a data limite cair em dia em que não haja expediente bancário, o pagamento do prêmio poderá ser efetuado no primeiro dia útil em que houver expediente bancário.

IV - O direito a qualquer indenização decorrente do presente contrato dependerá, em primeiro lugar, de prova de que o pagamento do prêmio tenha sido efetuado antes da ocorrência do sinistro.

V - Decorridos os prazos referidos nos itens anteriores sem que tenham sido quitada a respectiva NOTA DE SEGURO, o contrato ou aditamento a ele referente ficará automaticamente e de pleno direito cancelado, independente de qualquer interpelação judicial ou extrajudicial, sem que caiba restituição de qualquer parcela do prêmio já paga.

VI - A presente cláusula prevalece sobre quaisquer outras condições que dispuserem em contrário.

8.2 - Prorrogação do Prazo do Seguro - Se a Seguradora e o Segurado concordarem em: prorrogar o prazo deste seguro, o prêmio adicional por esta prorrogação será calculado na base "pro-rata temporis". Mas se durante a vigência dessa prorrogação ocorrer a perda total da embarcação indenizável sob esta apólice, o prêmio adicional devido será igual ao prêmio anual.

8.3 - Cancelamento da Apólice - Nos seguros a prazo, se o Segurado e a Seguradora acordarem o cancelamento desta apólice

antes do seu vencimento, o prêmio a devolver será calculado como segue:

- a) nos seguros anuais o equivalente a sete e meio por cento do prêmio anual por mês completo, a decorrer, do prazo original. b) nos seguros por prazo inferior a um ano, pela diferença entre o prêmio cobrado e o prêmio que for devido pela tabela de prazo curto para o período decorrido até a data de cancelamento.

8.4 - Terminação Automática do Seguro - Ocorrendo a terminação automática do contrato previsto na Cláusula 7 ("Mudança de Propriedade e Outras Alterações"), a Seguradora restituirá ao Segurado o prêmio proporcional ao tempo ainda não decorrido, na base "pro-rata temporis".

8.5 - Devolução por Paralisação da Embarcação - Nos seguros a prazo, versando sobre navegação extra-portuária, o Segurado terá direito a uma restituição de prêmio se a embarcação ficar paralizada num porto durante um ou mais períodos inteiros de trinta dias consecutivos. Para todos os fins deste item, a expressão "paralizada" significa exclusivamente "no decurso, das operações usuais de carregamento e descarga, ou enquanto submetida a serviços de conservação ou reparos, ou inativa, ou desarmada", e a expressão "num porto" significa exclusivamente "num porto, fundeadouro, dique, estaleiro ou carreira aprovado pela Seguradora". Nenhuma restituição por paralisação será concedida pelo período de tempo em que a embarcação tiver permanecido em ancoradouro aberto, em águas expostas e desprotegidas ou em qualquer outra área ou local não aprovado pela Seguradora.

8.5.1 - Tais restituições de prêmio serão calculadas conforme a embarcação tenha ficado paralizada:

- a) sob reparos;
- b) não sob reparos; não sendo considerados como "reparos" os serviços normais de conservação da embarcação.

8.5.2 - No cálculo da restituição correspondente, cada período inteiro de trinta dias consecutivos será tomado separadamente e, se em um ou mais períodos, a embarcação tiver ficado apenas parte do tempo "sob-reparos", o montante da restituição será determinado pela aplicação das taxas de devolução correspondentes às alíneas "a" e "b" do item 8.5.1, na base "pro-rata".

8.5.3 - se a embarcação ficar paralizada durante um ou mais períodos inteiros de trinta dias consecutivos, dos quais só uma parte compreendida no prazo de vigência desta apólice, o prêmio a restituir sob esta apólice será o correspondente ao número de dias compreendidos no referido prazo na base "pro-rata".

8.5.4 - Se a paralisação exceder a trinta dias consecutivos, o Segurado terá a opção de escolher cada período de trinta dias consecutivos, compreendido no período total de paralisação, pelo qual lhe será feita a restituição de prêmio.

8.5.5 - Não caberá qualquer restituição de prêmio por paralisação da embarcação:

- a) quando ocorrer, durante a vigência desta apólice, a perda total da embarcação indenizável sob este seguro;
- b) quando embora dentro dos limites de um porto ou outra área aprovados pela Seguradora, a embarcação for empregada em tráfego ou comércio portuário, ou em operações de qualquer espécie que não as operações normais de seu carregamento e descarga;
- c) nos seguros contra os riscos de guerra, greves e correlatos;
- d) nos seguros de "riscos portuários" ou outros igualmente restritos;
- e) quando o seguro versar sobre iates, lanchas ou outras embarcações de passeio ou pesca.

8.5.6 - As devoluções de prêmio acima previstas somente serão concedidas se o Segurado apresentar seu pedido, por escrito, à Seguradora, dentro do prazo de 1 (um) ano, a contar da data do vencimento desta apólice e atender às exigências da Seguradora quanto a comprovação da efetiva paralisação da embarcação conforme definida neste item.

9 - SINISTROS

9.1 - Aviso: O Segurado obriga-se a comunicar prontamente à Seguradora, antes da realização da vistoria, a ocorrência de qualquer sinistro que possa dar lugar à indenização sob esta apólice para que a Seguradora, se o desejar, designe seu próprio vistoriador.

9.1.1 - Se o Segurado ficar sem notícias da embarcação por um período extraordinário que justifique a presunção de perda do navio ou acidente em viagem, obriga-se ele, igualmente, a dar aviso desse fato à Seguradora.

9.2 - Regulação e Liquidação - Incumbe ao Segurado ou ao Beneficiário designado nesta apólice instruir seu pedido de indenização com os documentos comprobatórios do sinistro, de seu

legítimo interesse na coisa segurada e de seu direito a ser indenizado sob as cláusulas e condições desta apólice, e em caso de dúvida suscitada pela Seguradora, terá esta a opção de aguardar o pronunciamento do Tribunal Marítimo sobre as causas e a natureza do sinistro. Apurada, no todo ou em parte a procedência do pedido, a Seguradora terá o prazo de 30 (trinta) dias para pagar a indenização devida.

9.2.1 - O Segurado só terá direito a qualquer indenização se a soma total dos prejuízos cobertos pelas Condições Gerais e Particulares deste seguro e sofridos em cada acidente ou ocorrência separadamente ou em uma série de acidentes ou ocorrências resultantes de um mesmo evento exceder o montante da franquia dedutível indicada nesta apólice, caso em que somente a parcela restante daqueles prejuízos, após deduzida a franquia será considerada para fins de indenização. Se da apólice não constar a franquia aplicável, o montante a ser deduzido será de 3% (três por cento) do valor do objeto segurado.

9.2.2 - Para fins de aplicação da franquia, todas as avarias causadas por temporais (inclusive contato com gelo flutuante), no decurso de uma passagem simples entre dois portos sucessivos, serão tratadas como devidas a um acidente.

9.2.3 - Não caberá aplicação de franquia nos casos de Perda Total (Real ou Construtiva), Coberturas Complementares ou quando a apólice contiver disposição expressa em contrário.

9.3 - Abandono - Assiste ao Segurado o direito de fazer o abandono da embarcação e ou de outro interesse objeto deste seguro à Seguradora e desta pleitear o pagamento da importância segurada quando ocorrer sua Perda Total Construtiva consequente de riscos cobertos por este seguro, tal como definida nas cláusulas e condições anexas a esta apólice. O Segurado pode, entretanto, optar pelo reparo da embarcação e pleitear da Seguradora o pagamento da indenização sob a cobertura de Avaria Particular (se esta for abrangida pelo seguro) até o limite da importância segurada, desta deduzida a franquia prevista na apólice, e quando for o caso a parcela correspondente à participação do Segurado.

9.3.1 - Incumbe ao Segurado, se optar pelo abandono, comunicá-lo e justificá-lo por escrito à Seguradora, apresentando os elementos que no seu entender caracterizam a ocorrência da Perda Total Construtiva. A Seguradora terá o prazo de 30 (trinta) dias, contados da data do recebimento dessa comunicação, para declarar se aceita ou não o abandono. Findo esse prazo, sem tal declaração, o abandono será tido como aceito pela Seguradora.

9.3.2 - Se a Seguradora, no prazo previsto no item anterior, não admitir a Perda Total Construtiva, aquele prazo poderá, a seu pedido, ser prorrogado por mais 30 (trinta) dias para que ela possa tomar, por sua conta e risco, as providências que julgar cabíveis, assumindo plena responsabilidade pelos prejuízos que delas possam resultar para o Segurado ou para com terceiros.

9.3.3 - Esgotada a prorrogação de 30 (trinta) dias sem que a Seguradora tenha reunido elementos que evidenciem não se tratar de Perda Total Construtiva, não poderá ela se opor ao abandono da embarcação (ou outro interesse) pelo Segurado, sendo-lhe entretanto facultado optar pelo pagamento da Perda Total sem aceitar a transferência de propriedade. O exercício, ou não, dessa opção, será comunicado pela Seguradora ao Segurado, por escrito, dentro de 5 (cinco) dias contados do vencimento dessa prorrogação. Findo esse último prazo, sem que a Seguradora se manifeste a respeito, a opção se entenderá não exercida.

9.3.4 - Aceito o abandono, opera-se de pleno direito a transferência de propriedade do bem abandonado à Seguradora. Na hipótese prevista no item 3.2 da Cláusula 3 ("VALOR SEGURADO"), o abandono será parcial e o Segurado participará proporcionalmente do produto dos salvados e de outro benefício que for obtido, bem como dos ônus e encargos que incidam sobre o todo e das despesas que forem então efetuadas no interesse comum.

9.3.5 - Sem prejuízo para o disposto nesta Cláusula, as providências que venham a ser tomadas pela Seguradora (subitem 9.3.2) não implicarão em reconhecimento prévio de que o sinistro tenha sido causado por risco compreendido na cobertura concedida por esta apólice, assistindo-lhe o direito de proceder da forma prevista no item 9.2 desta Cláusula sempre que persistirem dúvidas quanto à causa ou natureza do sinistro.

10 - PRESCRIÇÃO

10.1 - Qualquer direito do Segurado com fundamento na presente apólice prescreve no prazo de 1 (hum) ano, contado da forma prevista

no artigo nº 447 do Código Comercial Brasileiro, se o Segurado tiver, prontamente, comunicado à Seguradora a ocorrência do sinistro (item 9.1 da Cláusula 9 - "Sinistros"). Não tendo havido essa comunicação, o prazo de prescrição conta-se da data em que ocorreu o sinistro, salvo se essa omissão não puder ser atribuída ao Segurado.

CONDIÇÕES PARTICULARES - COBERTURA BÁSICA Nº 1 PERDA TOTAL - PT, ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO - AS, AVARIA GROSSA - AG, RESPONSABILIDADE CIVIL POR ABALROAÇÃO - RCA

Nos termos e condições das seguintes cláusulas e respeitado o disposto nas Condições Gerais e em cláusulas especiais desta apólice, a cobertura concedida pela Seguradora, condicionada à efetivação de riscos abrangidos por esta apólice, é limitada à indenização de prejuízos materiais e/ou pecuniários que o Segurado venha a sofrer ou suportar, durante a vigência deste contrato, nos seguintes casos:

1 - PERDA TOTAL DO OBJETO SEGURADO

1.1 - Para os fins e efeitos desta apólice, entende-se por Perda Total:

a) a perda Total Real

b) a Perda Total Construtiva (ou legal)

1.2 - Ocorre a Perda Total Real quando:

a) o objeto segurado é destruído ou tão extensamente danificado que deixa de ter as características da coisa segurada;

b) o Segurado fica irremediavelmente privado do objeto ou interesse segurado;

c) o objeto segurado é dado como desaparecido após um período razoável de efetivas buscas e pesquisas sem resultados positivos.

1.3 - Ocorre a Perda Total Construtiva quando:

a) o objeto segurado pode ser abandonado à Seguradora em razão de ser inevitável sua Perda Total Real;

b) o custo da preservação, recuperação, reparação e/ou reconstrução do objeto segurado for igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento) de seu Valor Ajustado, permitindo seu abandono à Seguradora, sem prejuízo do disposto no item 9.3 da Cláusula 9 das Condições Gerais desta apólice.

1.4 - Na aplicação do disposto na alínea "b" do item 1.3, não será levado em conta o valor que possa ter o objeto segurado ou que dele restar após o sinistro, nem a contribuição que se tomaria exigível de terceiros a título de Avaria Grossa, porém serão computados os custos das operações de salvamento ou remoção que se fariam necessárias e a contribuição que caberia à embarcação em caso de Avaria Grossa.

1.5 - O Segurado e a Seguradora podem, por mútuo acordo, admitir a Perda Total Construtiva sem prejuízo de seus respectivos direitos quanto ao abandono e à aceitação ou não da transferência de propriedade.

1.6 - A Perda Total da embarcação ou objeto segurado, indenizável ou não sob esta apólice, não exime a Seguradora de indenizar as despesas que tenham sido anteriormente feitas pelo segurado consoante o disposto no item 5.1 da Cláusula 5 das Condições Gerais desta apólice ou ao amparo do item 2.1 da Cláusula 2 destas Condições Particulares, no que excederem à franquia aplicável nesta apólice.

1.7 - Incumbe ao Segurado, ao reclamar a indenização por Perda Total Real na hipótese prevista na alínea "c" do item 1.2, fornecer à Seguradora indícios convincentes de que o desaparecimento do objeto segurado teve lugar durante a vigência desta apólice.

2 - ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO E AVARIA GROSSA

2.1 - A cobertura de Assistência e Salvamento diz respeito:

a) à remuneração ou recompensa devida pelo Segurado a quem, atuando por iniciativa própria ou mediante acordo firmado em termos usualmente aceitos pelos seguradores, tenha salvo ou participado do salvamento da embarcação ou do objeto segurado quando em situação de grave perigo real de se perder totalmente ou quando na iminência de sofrer ou gerar outros prejuízos indenizáveis sob esta apólice.

b) às despesas razoáveis e necessárias, inerentes a tais operações, bem como aos danos por elas causados à embarcação ou objeto segurado.

2.2 - A cobertura de Avaria Grossa diz respeito à quota de contribuição da embarcação segurada e do frete (este quando em risco e objeto de seguro específico), que for apurada na repartição

da Avaria Grossa.

2.3 - A indenização devida sob esta apólice, em caso de Assistência e Salvamento ou de Avaria Grossa será arbitrada em laudo de regulação do sinistro; em caso de Avaria Grossa, sua regulação e repartição serão feitas consoantes as Regras de York e Antuérpia de 1974 se os contratos de transporte (conhecimento de embarques ou contratos de afretamento total ou parcial) não dispuserem de outra forma. Nas indenizações pagáveis sob esta apólice a título de Avaria Grossa não serão feitas, nem admitidas, quaisquer deduções de "novo por velho".

2.4 - A nomeação, pelo Segurado, de árbitro para a regulação e repartição extrajudicial da Avaria Grossa deverá ser objeto de prévio entendimento com a Seguradora, a quem respectivo laudo será submetido.

2.5 - Quando o valor contribuinte da embarcação for superior à importância segurada sob esta apólice, a responsabilidade da Seguradora por Assistência e Salvamento ou pela contribuição de Avaria Grossa será limitada à parcela correspondente à proporção entre a importância segurada e aquele valor contribuinte; e, se o valor da embarcação para fins de contribuição tiver sido reduzido por motivos de danos classificados como avaria particular e indenizáveis e esse título, o montante dessa redução será primeiro deduzido da importância segurada sob esta apólice e o valor líquido então encontrado determinará, em relação ao valor contribuinte, o limite da responsabilidade proporcional da Seguradora.

2.6 - Se os serviços de salvamento, reboque ou outra assistência, forem prestados por embarcação pertencente, no todo ou em parte, ao mesmo armador, ou que seja por este administrado, o valor de tais serviços e a responsabilidade da Seguradora serão igualmente apurados por arbitramento, como se as embarcações fossem de inteira propriedade e administração de armadores diferentes. 2.7 - Se a embarcação tiver carga a bordo e os serviços de Assistência e Salvamento, prestados ou aceitos sob acordo formal e no interesse da preservação comum, forem reconhecidos como Avaria Grossa, a responsabilidade da Seguradora pelas despesas demais prejuízos deles decorrentes será limitada à contribuição proporcional atribuível à embarcação na regulação da Avaria Grossa, ainda que o Segurado renuncie à contribuição da carga; porém, se a embarcação estiver segurada por importância inferior ao seu justo valor, a indenização ao Segurado será reduzida na medida da insuficiência da importância segurada.

2.7.1 - Nenhuma indenização será admitida sob esta apólice para tais despesas e prejuízos quando feitos ou suportados visando exclusivamente ao salvamento e preservação da carga e somente a esta beneficiarem.

2.8 - A cobertura concedida sob esta apólice entende-se absolutamente livre de reclamação por Avaria Particular e de danos ao casco da embarcação segurada por ato de Avaria Grossa, porém a contribuição da embarcação em Avaria Grossa será indenizável quando esta se originar da perda de, ou de dano ao equipamento, túneis de amarras, caldeiras, maquinarias, máquinas e motores auxiliares e de refrigeração, revestimentos térmicos, instalações elétricas, controles de direção (excluído o leme), âncoras, amarras, cabos, mastros, guindastes, vergas, velas, botes e respectivas conexões, bem como de qualquer dano causado à embarcação ou a seu equipamento para extinção de incêndio a bordo, ou por contatos com outras embarcações que lhe estejam prestando assistência ou participando de seu salvamento.

CONDIÇÕES PARTICULARES - COBERTURA BÁSICA Nº 2 PERDA TOTAL - PT, ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO - AS, AVARIA GROSSA- AG, RESPONSABILIDADE CIVIL POR ABALROAÇÃO - RCA

Nos termos e condições das presentes cláusulas particulares e respeitado o disposto nas Condições Gerais e em cláusulas especiais desta apólice, a cobertura concedida pela Seguradora, condicionada à efetivação de riscos abrangidos por esta apólice, é limitada à indenização de prejuízos materiais e/ou pecuniários que o Segurado venha a sofrer ou suportar, durante a vigência deste contrato, nos seguintes casos:

1 - PERDA TOTAL DO OBJETO SEGURADO

1.1 - Para os fins e efeitos desta apólice, entende-se por Perda Total:

- a) a Perda Total Real;
- b) a Perda Total Construtiva (ou legal);

1.2 - Ocorre a Perda Total Real quando:

a) o objeto segurado é destruído ou tão extensamente danificado que deixa de ter as características da coisa segurada; b) o Segurado fica irremediavelmente privado do objeto ou interesse segurado; c) o objeto segurado é dado como desaparecido após um período razoável de efetivas buscas e pesquisas sem resultados positivos.

1.3 - Ocorre a Perda Total Construtiva quando: a) o objeto segurado pode ser abandonado à Seguradora em razão de ser inevitável sua Perda Total Real; b) o custo da preservação, recuperação, reparação e/ou reconstrução do objeto segurado for igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento) de seu Valor Ajustado, permitindo seu abandono à Seguradora, sem prejuízo do disposto no item 9.3 da Cláusula 9 das Condições Gerais desta apólice.

1.4 - Na aplicação do disposto na alínea "b" do item 1.3, não será levado em conta o valor que possa ter o objeto segurado ou o que dela restar após o sinistro, nem a contribuição que se tornaria exigível de terceiros a título de Avaria Grossa, porém serão computados os custos das operações de salvamento ou remoção que se fariam necessárias e a contribuição que caberia à embarcação em caso de Avaria Grossa.

1.5 - O Segurado e a Seguradora podem, por mútuo acordo, admitir a Perda Total Construtiva sem prejuízo de seus respectivos direitos quanto ao abandono e à aceitação ou não da transferência de propriedade.

1.6 - A Perda Total da embarcação ou objeto segurado, indenizável ou não sob esta apólice, não exime a Seguradora de indenizar as despesas que tenham sido anteriormente feitas pelo Segurado consoante o disposto no item 5.1 da Cláusula 5 das Condições Gerais desta apólice ou ao amparo do item 2.1 da Cláusula 2 destas Condições Particulares, no que excederem à franquia aplicável nesta apólice.

1.7 - Incumbe ao Segurado, ao reclamar a indenização por Perda Total Real na hipótese prevista na alínea "c" do item 1.2, fornecer à Seguradora indícios convincentes de que o desaparecimento do objeto segurado teve lugar durante a vigência desta apólice.

2. ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO E AVARIA GROSSA

2.1 - A cobertura de Assistência e Salvamento diz respeito:

a) à remuneração ou recompensa devida pelo Segurado a quem, atuando por iniciativa própria ou mediante acordo firmado em termos usualmente aceitos pelos Seguradores, tenha salvo ou participado do salvamento da embarcação ou do objeto segurado quando em situação de grave perigo real de se perder totalmente ou quando na iminência de sofrer ou gerar outros prejuízos indenizáveis sob esta apólice;

b) às despesas razoáveis e necessárias, inerentes a tais operações, bem como aos danos por elas causados à embarcação ou objeto segurado.

2.2 - A cobertura de Avaria Grossa diz respeito à quota de contribuição da embarcação segurada e do frete (este quando em risco e objeto de seguro específico), que for apurada na repartição da Avaria Grossa.

2.3 - A indenização devida sob esta apólice, em caso de Assistência e Salvamento ou

de Avaria Grossa será arbitrada em laudo de regulação do sinistro; em caso de Avaria

Grossa, sua regulação e repartição serão feitas consoantes as Regras de York e Antuérpia de 1974 se os contratos de transporte (conhecimentos de embarque ou contratos de afretamento total ou parcial) não dispuserem de outra forma.

Nas indenizações pagáveis sob esta apólice a título de Avaria Grossa não serão feitas, nem admitidas, quaisquer deduções de "novo por velho".

2.4 - A nomeação, pelo Segurado, de árbitro para a regulação e repartição extrajudicial

da Avaria Grossa deverá ser objeto de prévio entendimento com a Seguradora, a quem o respectivo laudo será submetido.

2.5 - Quando o valor contribuinte da embarcação for superior à importância segurada sob esta apólice, a responsabilidade da Seguradora por Assistência e Salvamento ou pela contribuição de Avaria Grossa será limitada à parcela correspondente à proporção entre a importância segurada e aquele valor contribuinte; e, se o valor da embarcação para fins de contribuição tiver sido reduzido por motivos de danos classificados como avaria particular e indenizáveis a esse título, o montante dessa redução será primeiro deduzido da importância segurada sob esta apólice e o valor líquido

então encontrado determinará, em relação ao valor contribuinte, o limite da responsabilidade proporcional da Seguradora.

2.6 - Se os serviços de salvamento, reboque ou outra assistência, forem prestados por embarcação pertencente, no todo ou em parte, ao mesmo armador, ou que seja por este administrada, o valor de tais serviços e a responsabilidade da Seguradora serão igualmente apurados por arbitramento, como se as embarcações fossem de inteira propriedade e administração de armadores diferentes.

2.7 - Se a embarcação tiver carga a bordo e os serviços de Assistência e Salvamento, prestados ou aceitos sob acordo formal e no interesse da preservação cimum, forem reconhecidos como Avaria Grossa, a responsabilidade da Seguradora pelas despesas

e demais prejuízos deles decorrentes será limitada à contribuição proporcional atribuível à embarcação na regulação da Avaria Grossa, ainda que o Segurado renuncie à contribuição da carga; porém, se a embarcação estiver segurada por importância inferior ao seu justo valor, a indenização ao Segurado será reduzida na medida da insuficiência da importância segurada.

2.7.1 - Nenhuma indenização será admitida sob esta apólice para tais despesas e prejuízos quando feitos ou suportados visando exclusivamente ao salvamento e preservação da carga e somente a esta beneficiarem.

2.8 - A cobertura concedida sob esta apólice entende-se absolutamente livre de reclamação por Avaria Particular e de danos ao casco da embarcação segurada por ato de Avaria Grossa, porém a contribuição da embarcação em Avaria Grossa será indenizável quando esta se originar da perda de, ou de dano ao equipamento, túneis de amarras, caldeiras, maquinarias, máquinas e motores auxiliares e de refrigeração, revestimentos térmicos, instalações elétricas, controles de direção (excluído o leme), âncoras, amarras, cabos, mastros, guindastes, vergas, velas, botes e respectivas conexões, bem como de qualquer dano causado à embarcação ou a seu equipamento para extinção de incêndio a bordo, ou por contatos com outras embarcações que lhe estejam prestando assistência ou participando de seu salvamento.

3 - RESPONSABILIDADE CIVIL POR ABALROAÇÃO

3.1 - A cobertura de Responsabilidade Civil por Abalroação diz respeito ao reembolso de $\frac{3}{4}$ (três-quartos) das indenizações que, em consequência de abalroação entre a embarcação segurada e outra ou outras embarcações, o Segurado venha a ser obrigado a pagar por força de lei e de regulamentos, e efetivamente pague a terceiros, por pedas ou danos materiais, lucros cessantes e/ou outros prejuízos e despesas, por arbitramento ou decisão de autoridade competente. Em nenhuma hipótese, entretanto, a cobertura concedida sob esta Cláusula abrangerá a prestação de qualquer fiança ou garantia, nem qualquer quantia que o Segurado pague ou seja obrigado a dispendir ou pagar, em consequência de, ou com respeito a:

- remoção ou eliminação de obstáculos à navegação, destroços ou cargas ou qualquer outra coisa, por imposição de lei ou de regulamento;
- perda ou dano real ou potencial causado a qualquer objeto, bem ou propriedade, que não seja outra embarcação ou bem a bordo desta;
- poluição ou contaminação de qualquer objeto, bem, propriedade, área ou local, seja qual for, excetuadas unicamente a poluição ou contaminação da outra embarcação (e de bens a bordo desta) com a qual a embarcação segurada tenha abalroado;
- carga ou outro bem a bordo da embarcação segurada;
- perdas de vidas ou danos a pessoa a bordo da embarcação segurada ou em qualquer outra embarcação ou local.

3.2 - Entretanto, se a abalroação ocorrer por culpa mútua, e a menos que a responsabilidade do proprietário, armador ou afretador de uma das embarcações, ou de mais de uma, venha a ser limitada por lei, as reclamações com base na presente cláusula serão liquidadas segundo o princípio de Responsabilidades Recíprocas, como se o proprietário, armador ou afretador de cada embarcação houvesse pago ao outro a parcela dos prejuízos a este causados proporcional ao grau de culpabilidade de cada embarcação, ou, não sendo definido esse grau de culpabilidade, a metade desses prejuízos.

3.3 - Se a outra ou embarcações envolvidas na abalroação também

forem seguradas sob esta apólice, ou pertencerem no todo ou em parte ao Segurado ou ao mesmo armador, ou forem por ele afretadas e administradas, a cobertura concedida por esta cláusula será aplicada como se as embarcações estivessem seguradas sob apólices distintas ou fossem de inteira propriedade e responsabilidade de diferentes armadores ou administradores.

3.3.1 - Nas hipóteses acima, o Segurado terá direito a obter da Seguradora a mesma indenização que lhe seria devida sob esta apólice pelos pagamentos que, de outra forma e por força de lei e de regulamentos, houvesse sido obrigado a efetuar a terceiros em liquidação de sua responsabilidade e pelas despesas correspondentes; porém, o montante dessa indenização será fixado por um árbitro nomeado por acordo entre ambas as partes ou não havendo acordo nesse sentido, por dois árbitros designados um pelo Segurado e outro pela Seguradora que escolherão previamente um desempassador, a quem caberá decidir em definitivo em caso de laudos divergentes.

3.4 - Em cada abalroação, o reembolso devido ao Segurado sob esta cláusula será de três-quartas partes das indenizações por este pagas e que estiverem, na forma do item 3.1, compreendidas na cobertura concedida, porém tal reembolso será reduzido proporcionalmente se o valor segurado indicado nesta apólice for, na data da ocorrência, inferior ao valor da embarcação segurada; e o reembolso total não excederá a $\frac{3}{4}$ (três-quartos) do valor segurado ou do valor da embarcação segurada, qual seja o menor.

3.5 - Nos casos em que, com a prévia concordância da Seguradora, a responsabilidade

do Segurado ou do Capitão da embarcação segurada tenha sido contestada ou sua limitação tenha sido pleiteada perante as autoridades competentes, a Seguradora reembolsará também $\frac{3}{4}$ (três-quartos) dos custos adicionais resultantes dessas providências, aplicando-se a tal reembolso a mesma redução proporcional que couber, na forma do item 3.4.

3.6 - Enquanto o processo de apuração da culpa das embarcações envolvidas na abalroação, pela autoridade competente, não tiver sido objeto de julgamento conclusivo, o reconhecimento de culpa da embarcação segurada, ou de responsabilidade pela abalroação, por parte do Segurado, do armador ou de seus agentes, sem a prévia autorização, por escrito, da Seguradora, constituirá iniciativa unilateral que de nenhuma forma obrigará ou comprometerá a Seguradora e será tida como extemporânea e prejudicial aos direitos do Segurado sob a presente cláusula desta apólice.

3.7 - Respeitado o disposto no item 3.5., acima, nenhum reembolso ou indenização caberá sob a presente cláusula quando a abalroação for julgada inteiramente fortuita ou equiparada aos casos de forma maior, sem qualquer parcela de culpa da embarcação segurada.

CONDIÇÕES PARTICULARES - COBERTURA BÁSICA Nº 3 PERDA TOTAL-PT, ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO - AS, AVARIA GROSSA - AG, RESPONSABILIDADE CIVIL POR ABALROAÇÃO - RCA, AVARIA PARTICULAR - AP

Nos termos e condições das seguintes cláusulas particulares e respeitado o disposto nas Condições Gerais e em cláusulas especiais desta apólice, a cobertura concedida pela Seguradora, condicionada à efetivação de riscos abrangidos por esta apólice, é limitada à indenização de prejuízos materiais e/ou pecuniários que o Segurado venha a sofrer ou suportar, durante a vigência deste contrato, nos seguintes casos:

1 - PERDA TOTAL DO OBJETO SEGURADO

1.1 - Para os fins e efeitos desta apólice, entende-se por Perda Total:

- a perda Total Real
- a perda Total Construtiva (ou Legal)

1.2 - Ocorre a perda Total Real quando:

- o objeto segurado é destruído ou tão extensamente danificado que deixa de ter as características da coisa segurada;
- o Segurado fica irremediavelmente privado do objeto ou interesse segurado;
- o objeto segurado é dado como desaparecido após um período razoável de efetivas buscas e pesquisas sem resultados positivos.

1.3 - Ocorre a Perda Total Construtiva quando:

a) o objeto segurado pode ser abandonado à Seguradora em razão de ser inevitável sua Perda Total Real;

b) o custo da preservação, recuperação, reparação e/ou reconstrução do objeto segurado for igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento) do seu Valor Ajustado, permitindo seu abandono à Seguradora, sem prejuízo do disposto no item 9.3 da Cláusula 9 das Condições Gerais desta apólice.

1.4 - Na aplicação do disposto na alínea "b" do item 1.3, não será levado em conta o valor que possa ter o objeto segurado ou o que dele restar após o sinistro, nem a contribuição que se tornaria exigível de terceiros a título de Avaria Grossa, porém serão computados os custos das operações de salvamento ou remoção que se fariam necessárias e a contribuição que caberia à embarcação em caso de Avaria Grossa.

1.5 - O Segurado e a Seguradora podem, por mútuo acordo, admitir a Perda Total

Construtiva sem prejuízo de seus respectivos direitos quanto ao abandono e à aceitação ou não da transferência de propriedade.

1.6 - A Perda Total da embarcação ou objeto segurado, indenizável ou não sob esta apólice, não exime a Seguradora de indenizar as despesas que tenham sido anteriormente feitas pelo Segurado consoante o disposto no item 5.1 da Cláusula 5 das Condições Gerais desta apólice ou ao amparo do item 2.1 da Cláusula 2 destas Condições Particulares, no que excederem à franquia aplicável nesta apólice.

1.7 - Incumbe ao Segurado, ao reclamar a indenização por Perda Total Real na hipótese prevista na alínea "c" do item 1.2, fornecer à Seguradora indícios convincentes de que o desaparecimento do objeto segurado teve lugar durante a vigência desta apólice.

2. ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO E AVARIA GROSSA

2.1 - A cobertura de Assistência e Salvamento diz respeito:

a) à remuneração ou recompensa devida pelo Segurado a quem, atuando por iniciativa própria ou mediante acordo firmado em termos usualmente aceitos pelos seguradores, tenha salvo ou participado do salvamento da embarcação ou do objeto segurado quando em situação de grave perigo real de se perder totalmente ou quando na iminência de sofrer ou gerar outros prejuízos indenizáveis sob esta apólice;

b) às despesas razoáveis e necessárias, inerentes a tais operações, bem como aos danos por elas causados à embarcação ou objeto segurado.

2.2 - A cobertura de Avaria Grossa diz respeito à quota de contribuição da embarcação segurada e do frete (este quando em risco e objeto de seguro específico), que for apurada na repartição da Avaria Grossa.

2.3 - A indenização devida sob esta apólice, em caso de Assistência e Salvamento ou

de Avaria Grossa será arbitrada em laudo de regulação do sinistro; em caso de Avaria

Grossa, sua regulação e repartição serão feitas consoantes as Regras de Yrk e Antuérpia de 1974 se os contratos de transporte (conhecimentos de embarques ou contratos de afretamento total ou parcial) não dispuserem de outra forma.

Nas indenizações pagáveis sob esta apólice a título de Avaria Grossa não serão feitas, nem admitidas, quaisquer deduções de "novo por velho".

2.4 - A nomeação, pelo Segurado, de árbitro para a regulação e repartição extrajudicial da Avaria Grossa deverá ser objeto de prévio entendimento com a Seguradora, a quem o respectivo laudo será submetido.

2.5 - Quando o valor contribuinte da embarcação for superior à importância segurada sob esta apólice, a responsabilidade da Seguradora por Assistência e Salvamento ou pela contribuição de Avaria Grossa será limitada à parcela correspondente à proporção entre a importância segurada e aquele valor contribuinte; e, se o valor da embarcação para fins de contribuição tiver sido reduzido por motivos de danos classificados como avaria

particular e indenizáveis a esse título, o montante dessa redução será primeiro deduzido da importância segurada sob esta apólice e o valor líquido então encontrado determinará, em relação ao valor contribuinte, o limite da responsabilidade proporcional da Seguradora.

2.6 - Se os serviços de salvamento, reboque ou outra assistência, forem prestados por embarcação pertencente, no todo ou em parte, ao mesmo armador, ou que seja por este administrada, o valor de tais serviços e a responsabilidade da Seguradora serão igualmente

apurados por arbitramento, como se as embarcações fossem de inteira propriedade e administração de armadores diferentes.

2.7 - Se a embarcação tiver a carga a bordo e os serviços de Assistências e Salvamento, prestados ou aceitos sob acordo formal e no interesse da preservação comum, forem reconhecidos como Avaria Grossa, a responsabilidade da Seguradora pelas despesas e demais prejuízos deles decorrentes será limitada à contribuição proporcional atribuível à embarcação na regulação da Avaria Grossa, ainda que o Segurado renuncie à contribuição da carga; porém, se a embarcação estiver segurado por importância inferior ao seu justo valor, a indenização ao Segurado será reduzida na medida da insuficiência da importância segurada.

2.7.1 - Nenhuma indenização será admitida sob esta apólice para tais despesas e prejuízos quando feitos ou suportados visando exclusivamente ao salvamento e preservação da carga e somente a esta beneficiarem.

2.8 - A cobertura concedida sob esta apólice entende-se absolutamente livre de reclamação por Avaria Particular e de danos ao casco da embarcação segurada por toda Avaria Grossa, porém a contribuição da embarcação em Avaria Grossa será indenizável quando esta se originar da perda de, ou de dano ao equipamento, túneis de amarras, caldeiras, maquinarias, máquinas e motores auxiliares e de refrigeração, revestimentos técnicos, instalações elétricas, controles de direção (excluído o leme), âncoras, amarras, cabos, mastros, guindastes, vergas, velas, botes e respectivas conexões, bem como de qualquer dano causado à embarcação ou a seu equipamento para extinção de incêndio a bordo, ou por contatos com outras embarcações que lhe estejam prestando assistência ou participando de seu salvamento.

3 - RESPONSABILIDADE CIVIL POR ABALROAÇÃO

3.1 - A cobertura da Responsabilidade Civil por Abalroação diz respeito ao reembolso de $\frac{3}{4}$ (três-quartos) das indenizações que, em consequência de abalroação entre a embarcação segurada e outra ou outras embarcações, o Segurado venha a ser obrigado a pagar por força de lei e de regulamentos, e efetivamente pague a terceiros, por perdas ou danos materiais, lucros cessantes e/ou outros prejuízos e despesas, por arbitramento ou decisão de autoridade competente. Em nenhuma hipótese e, entretanto, a cobertura concedida sob esta Cláusula abrangerá a prestação de qualquer fiança ou garantia, nem qualquer quantia que o Segurado pague ou seja obrigado a dispendir ou pagar, em consequência de, ou com respeito a:

a) remoção ou eliminação de obstáculos à navegação, destroços ou cargas ou qualquer outra coisa, por imposição de lei ou de regulamento;

b) perda ou dano real ou potencial causado a qualquer objeto, bem ou propriedade, que não seja outra embarcação ou bem a bordo desta;

c) poluição ou contaminação de qualquer objeto, bem, propriedade, área ou local, seja qual for, excetuadas unicamente a poluição ou contaminação da outra embarcação (e de bens a bordo desta) com a qual a embarcação segurada tenha abalroado.

d) carga ou outro bem a bordo da embarcação segurada;

e) perdas de vidas ou danos a pessoa a bordo da embarcação segurada ou em qualquer outra embarcação ou local.

3.2 - Entretanto, se a abalroação ocorrer por culpa mútua, e a menos que a responsabilidade do proprietário, armador ou afretador de uma das embarcações, ou de mais de uma, venha a ser limitada por lei, as reclamações com base na presente cláusula serão liquidadas segundo o princípio de Responsabilidades Recíprocas, como se o proprietário, armador ou afretador de cada embarcação houvesse pago ao outro a parcela dos prejuízos a este causados proporcional ao grau de culpabilidade de cada embarcação, ou, não sendo definido esse grau de culpabilidade, a metade desses prejuízos.

3.3 - Se a outra ou embarcações envolvidas na abalroação também forem seguradas sob esta apólice, ou pertencerem ao todo ou em parte ao Segurado ou ao mesmo armador, ou forem por ele afretadas e administradas, a cobertura concedida por esta cláusula será aplicada como se as embarcações estivessem seguradas sob apólices distintas ou fossem de inteira propriedade e responsabilidade de diferentes armadores ou administradores.

3.3.1 - Nas hipóteses acima, o Segurado terá direito a obter da Seguradora a mesma indenização que lhe seria devida sob esta apólice

pelos pagamento que, de outra forma e por força de lei e de regulamentos, houvesse sido obrigado a efetuar a terceiros em liquidação de sua responsabilidade e pelas despesas correspondentes, porém o montante dessa indenização será fixado por um árbitro nomeado por acordo entre ambas as partes ou, não havendo acordo nesse sentido, por dois árbitros designados um pelo Segurado e outro pela Seguradora que escolherão previamente um desempateador, a quem caberá decidir em definitivo em caso de laudos divergentes.

3.4 - Em cada abalroação, o reembolso devido ao Segurado sob esta cláusula será de três-quartas das indenizações por este pagas e que estiverem, na forma do item 3.1, compreendidas na cobertura concedida, porém tal reembolso será reduzido proporcionalmente se o valor segurado indicado nesta apólice for, na data da ocorrência, inferior ao valor da embarcação segurada; e o reembolso total não excederá a $\frac{3}{4}$ (três-quartas) do valor segurado ou do valor da embarcação segurada, qual seja o menor.

3.5 - Nos casos em que, com a prévia concordância da Seguradora, a responsabilidade do Segurado ou do Capitão da embarcação segurada tenha sido contestada ou sua limitação tenha sido pleiteada perante as autoridades competentes, a Seguradora reembolsará também $\frac{3}{4}$ (três-quartas) dos custos adicionais resultantes dessas providências, aplicando-se a tal reembolso a mesma redução proporcional que couber, na formado item 3.4.

3.6 - Enquanto o processo de apuração da culpa das embarcações envolvidas na abalroação, pela autoridade competente, não tiver sido objeto de julgamento conclusivo, o reconhecimento de culpa da segurada, ou de responsabilidade pela abalroação, por parte do Segurado, do armador ou de seus agentes, sem a prévia autorização, por escrito, da Seguradora, constituirá iniciativa unilateral que de nenhuma forma obrigará ou comprometerá a Seguradora e será tida como extemporânea e prejudicial aos direitos do Segurado sob a presente cláusula desta apólice.

3.7 - Respeitado o disposto no item 3.5, acima, nenhum reembolso ou indenização caberá sob a presente cláusula quando a abalroação for julgada inteiramente fortuita ou equiparada aos casos de forma maior, sem qualquer parcela de culpa da embarcação segurada.

4 - AVARIA PARTICULAR

4.1 - A cobertura de Avaria Particular diz respeito a perdas ou avarias sofridas pelo objeto segurado que não constituam prejuízos por Avaria Grossa e não sejam tratadas como Perda Total Constitutiva.

4.2 - Nas liquidações de Avarias Particulares serão admitidos:

- os custos razoáveis dos reparos e/ou substituições recomendados ou reconhecidos como necessários por peritos vistoriadores indicados ou aceitos pela Seguradora, comprovados por faturas quitadas ou documentos equivalentes;
- as despesas em que o Segurado tenha incorrido em consequência da perda ou avaria e necessárias à execução dos reparos e/ou substituições, na medida em que forem assim reconhecidas como parte integrante da Avaria Particular e tidas como razoáveis nas circunstâncias;
- os honorários e despesas de regulação da avaria;
- outros custos e despesas admitidos pelo Árbitro Regulador e pela Seguradora.

4.2.1 - A Seguradora não se obriga a fazer adiantamentos para custar reparos e/ou despesas indenizáveis em Avaria Particular, mas poderá atender a pedido de reembolso parcial por conta da indenização final quando tal pedido, amparado em parecer favorável do Árbitro Regulador da avaria, for tido pela Seguradora como justificado.

4.2.2 - Quando a Avaria Particular estiver, para fins de apuração do montante indenizável, submetida a um Árbitro Regulador, a este deverão ser fornecidos os documentos referidos no item 9.2 das Condições Gerais desta apólice.

4.2.3 - Em caso de Avaria Particular que tenha passado despercebida na ocasião e permanecido no desconhecimento do Segurado até a docagem ou vistoria da embarcação, impossibilitando-o, e ao perito da Seguradora, de precisar a data, local e causa da avaria, incumbirá ao Árbitro Regulador, louvando-se em laudos de vistoria, pericias e demais elementos disponíveis, estimar e submeter à consideração da Seguradora, se for o caso, o montante indenizável sob a presente apólice, indicando suas razões e os critérios adotados.

4.2.4 - Sempre que o Segurado fizer despesas ou adiantamento para atender a reparos e/ou substituições indenizáveis que embora

recomendados ou reconhecidos como necessários pelo perito da Seguradora, não sejam finalmente executados, no todo ou na parte, por contra-indicação superveniente ou em virtude de subsequente perda total do objeto segurado, tais despesas ou adiantamentos serão por igual indenizáveis na medida em que não forem de outra forma recuperáveis pelo Segurado.

4.3 - Os reparos e/ou substituições devem ser efetuados de conformidade com as recomendações do perito da Seguradora.

4.3.1 - A Seguradora terá direito de decidir quanto ao local para onde a embarcação deva seguir para ser docada e/ou reparada, mas nesse caso arcará com a despesa adicional que se originar da viagem que for feita para atender à sua decisão e poderá vetar qualquer firma cujo nome seja proposto para executar os reparos. A Seguradora poderá, ainda, exigir que sejam obtidas propostas e orçamentos para execução dos reparos, caso em que o Segurado dela recuperará as despesas de rancho, soldadas, combustíveis, taxas portuárias e agência pelo tempo perdido entre a convocação dos proponentes e o recebimento e exame da proposta que for aceita, calculadas por dia ou fração e limitadas ao tempo perdido exclusivamente com as consultas, análise dos orçamentos e aceitação de proposta pela Seguradora. O não exercício, pela Seguradora, dos direitos e facultades que lhe são assegurados neste subitem não implicará derrogação de quaisquer das obrigações do Segurado ou das limitações previstas nesta Cláusula.

4.3.2 - Os reparos e/ou substituições devem ser definitivos. Os reparos provisórios só serão admitidos na liquidação da Avaria Particular quando:

- expressamente recomendados pelo perito da Segurado; ou,
- indispensáveis à boa execução posterior dos reparos definitivos; ou,
- proporcionarem um redução compensadora nos custos e despesas com os reparos definitivos.

4.3.3 - Quando os reparos e ou substituições que puderem ser adequadamente executados, sem demora, a custo razoável e com as necessárias cautelas em relação ao navio e sua carga, forem adiados ou transferidos, no todo ou em parte, no exclusivo interesse do Segurado, a Seguradora não responderá pela eventual elevação do custo desses reparos que comprovadamente resultar desse adiantamento ou transferência.

4.4 - Quando os peritos da Segurado e, se for o caso, da Sociedade Classificadora, atestarem que a avaria não afetou as condições de segurança e navegabilidade da embarcação e concederem prazo para sua reparação, o Segurado promoverá os reparos quando melhor lhe convier dentro do prazo estipulado sem prejuízo da cobertura concedida por esta apólice; mas arcará com a eventual elevação de seu custo, na hipótese prevista no subitem 4.3.3.

4.5 - Respeitado o disposto na alínea "e" do item 4.7 desta Cláusula, se as perdas ou avarias parciais não forem reparadas, ou o forem apenas em parte, com a concordância do perito da Seguradora, e a embarcação for vendida no estado, o Segurado poderá reclamar a indenização dos danos não reparados a título de depreciação do objeto segurado.

4.5.1 - A depreciação será fixada por arbitramento, aplicando-se ao Valor Ajustado sob esta apólice a diferença proporcional que for apurada entre os valores de venda da embarcação antes e após a ocorrência dos danos não reparados, não podendo o montante indenizável a esse título exceder aquele a que o Segurado teria direito se os danos houvessem sido reparados.

4.5.2 - Em caso de divergência entre o Segurado e a Seguradora, o montante indenizável a título de depreciação será também fixado por arbitramento.

4.5.3 - A opção pela indenização a título de depreciação por danos não reparados deverá ser exercida pelo Segurado no prazo de um ano, contado da data do término da cobertura, conforme definido na Cláusula 2 das Condições Gerais desta apólice.

4.6 - Nas indenizações pagáveis sob esta apólice a título de Avaria Particular não serão feitas nem admitidas quaisquer deduções de "novo por velho".

4.7 - A presente Cláusula não cobre:

- os reparos ou substituições de partes ou peças que apresentem defeitos de construção, fabricação, reparação ou instalação, vivo próprio conhecido ou oculto, ou afetadas pelo uso e desgaste ou por deterioração gradual;
- as despesas de raspagem e/ou pintura do fundo do casco, salvo quando tais despesas constituírem parte do reparo de avaria parcial indenizável do fundo do casco e limitadas à parte assim reparada;

c) as despesas com rancho e soldadas do Capitão, Oficiais e demais tripulantes, ou de qualquer deles, exceto quando for necessário remover a embarcação de um para outro porto onde as avarias devem ser reparadas, ou durante a viagem de experiência para testar os reparos efetuados, casos em que tais despesas serão admitidas em Avaria Particular exclusivamente pelo tempo em que a embarcação estiver efetivamente sendo removida ou em viagem de experiência e na medida em que não sejam, no todo ou em parte, recuperáveis em Avaria Grossa;

d) as despesas de ratificação de Protesto Marítimo, feitas no exclusivo interesse da cobertura de Avaria Particular concedida sob esta Cláusula;

e) as perdas ou avarias parciais que não tiverem sido substituídas

ou reparadas, quando, ainda durante a vigência desta apólice, ocorrer a Perda Total do objeto segurado, ou quando essa Perda Total tiver ocorrido após o vencimento desta apólice e o objeto segurado não houver sido vendido; respeitado, entretanto, o disposto no item 1.6 da Cláusula 1, acima, e no subitem 4.2.4 da presente Cláusula.

DISPOSIÇÕES FINAIS

A aceitação do seguro estará sujeita à análise do risco .

O Registro deste plano na Susep não implica, por parte da autarquia, incentivo ou recomendação a sua comercialização.

O segurado poderá consultar a situação cadastral de seu corretor de seguros, no site 'www.susep.gov.br', por meio do número de seu registro na Susep, nome completo, CNPJ ou CPF.

SAC: 0800 727 2761 (informação, reclamação e cancelamento) - **0800 727 8736** (atendimento exclusivo para pessoas com deficiência auditiva) - **Solicitação de serviços/sinistro: 3366-8080** (Gde. São Paulo) - **0800 727 2755** (Demais Localidades)
Site: www.portoseguo.com.br