

# Seguros de Mercadorias Transportadas

Via Marítima, Aérea ou Terrestre

Índice

Introdução

Parte 1 - Breve Resumo Histórico

Parte 2 - O Seguro de Mercadorias

O Tráfego de Mercadorias

O Seguro de Mercadorias Transportadas

Quem tem interesse em segurar?

O contrato de seguro e o contrato de compra e venda de mercadorias

Os "incoterms"

A concretização do seguro

As apólices contratáveis

Apólice Temporária

Apólice Flutuante

Apólice Anual

As coberturas existentes

Cláusulas de Carga (C)

Cláusulas de Carga (B)

Cláusulas de Carga (A)

Duração do Seguro

Procedimentos em caso de sinistro

Auxiliar Interpretativo

---

Introdução

O transporte de mercadorias, qualquer que seja o meio utilizado, está sempre sujeito a riscos que são directamente proporcionais à duração da viagem.

O transporte pode estar sujeito a uma longa série de riscos: mau tempo, colisão, capotamento, naufrágio, explosão, quebra, roubo, derrame, entre outros.

Todos os intervenientes no comércio de mercadorias estão interessados na sua entrega em boas condições, evitando, assim, perdas económicas e garantindo a satisfação do cliente. Com efeito, nenhum comerciante ou industrial ignora que o seguro de Transportes de Mercadorias é um instrumento essencial no comércio externo. No entanto, o seguro pode parecer um labirinto de termos especializados e muitos comerciantes optam por deixar ao seu carregador ou agente, o cuidado de todos os detalhes, não se preocupando em estudar, eles próprios, o contrato.

Não restam dúvidas que seria conveniente que todos os que se ocupam do transporte de mercadorias tivessem algumas noções elementares sobre o Seguro. Não sendo assim, será bastante difícil aperceberem-se se dispõem da protecção mais adequada.

O objectivo desta publicação é tentar esclarecer os contornos do seguro de Transporte de Mercadorias, de forma a elucidar todos os interessados. Não pretende, obviamente, abarcar todos os detalhes do contrato de seguro de

Transportes de Mercadorias, pelo que é indispensável a consulta da sua seguradora em todos os aspectos que aqui não sejam mencionados.

## **Parte1 - Breve Resumo Histórico**

Desde os tempos mais remotos que o homem compra e vende mercadorias e está atento aos riscos que estas correm durante o seu transporte. Também por esta razão, o seguro de Mercadorias em viagem é a forma de seguro mais antiga de que se tem conhecimento.

Foi em Portugal que nasceu o autor do primeiro livro sobre o contrato de seguro. Pedro de Santarém, no século XVI, escreveu o "Tratado dos Seguros e Promessas dos Mercadores", obra consultada em toda a Europa, numa época em que ninguém tinha escrito sobre este tema.

Em Portugal, a primeira apólice de seguro de que se tem conhecimento é de 13 de Setembro de 1770, respeitando ao risco de uma viagem marítima de Estocolmo para Lisboa.

A primeira Companhia de Seguros foi fundada em 1791, sendo os seus fundadores comerciantes portugueses de boa fama. Com efeito, foi no final do século XVIII, que o grande movimento comercial existente entre Portugal e o Brasil, deu origem à constituição, em Portugal, entre 1791 e 1835, de mais de uma dezena de Companhias de Seguros.

Podemos, assim, afirmar que existe no nosso país uma tradição secular de actividade seguradora, o que permite às seguradoras actuais ter um profundo conhecimento dos diversos riscos dos seus clientes e prestar conselhos técnicos adequados para cada caso particular.

Actualmente, existem em Portugal mais de sessenta seguradoras, sendo que cerca de 20 exploram o seguro de Mercadorias Transportadas.

De facto, nos nossos dias, é extremamente simples encontrar uma seguradora disponível para celebrar este tipo de contratos e basta o contacto do interessado para se proceder à análise do risco, obtendo uma sugestão para a cobertura mais adequada.

## **Parte 2 - O Seguro de Mercadorias**

### **O TRÁFEGO DE MERCADORIAS**

A circulação de mercadorias assume uma enorme importância no comércio nacional e internacional, envolvendo montantes elevadíssimos com uma expressão cada vez maior na economia mundial. Com efeito, para se atingir a União Económica e Monetária, última fase da União Europeia, o primeiro estágio foi, precisamente, a instituição da Zona de Comércio Livre, que consagra a livre circulação das mercadorias no espaço comunitário.

A livre circulação de mercadorias elimina restrições quantitativas e imposições aduaneiras nas relações comerciais entre os países aderentes, funcionando como se tratasse de apenas um único mercado.

Com o crescimento das trocas comerciais, os agentes económicos, nomeadamente os operadores no tráfego de mercadorias, devem estar perfeitamente identificados com a realidade da sociedade actual.

Quando uma mercadoria está em trânsito fica sujeita a um conjunto de eventualidades que podem ocasionar perdas e danos e dessa forma originar prejuízos financeiros aos seus proprietários.

Um dos cuidados que deve estar sempre presente no transporte de mercadorias, quer seja por mar, ar ou terra, é a transferência de responsabilidades para uma seguradora, para evitar ter de arcar com possíveis prejuízos em caso de ocorrência de um sinistro.

## **O SEGURO DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS**

O seguro de Mercadorias Transportadas abrange os danos sofridos por mercadorias, bagagens ou outros bens, qualquer que seja o meio de transporte utilizado.

### **QUEM TEM INTERESSE EM SEGURAR**

Os principais interessados em celebrar contratos de seguro de Mercadorias são todos aqueles que sejam titulares de um interesse legítimo sobre as mesmas, interesse esse que depende, necessariamente, dos contratos que se encontrarem subjacentes ao transporte em causa.

Tratando-se de património que está sujeito a perdas e danos durante o transporte, se estes ocorrerem e aquele não estiver protegido por uma apólice de seguro de Mercadorias Transportadas podem surgir sérios problemas para quem quer que detenha um interesse legítimo sobre as mercadorias em causa.

A contratação dos seguros de Mercadorias Transportadas constitui, por isso, um importante acto de gestão e uma medida de bom senso.

Com efeito, por vezes, os proprietários das mercadorias ou aqueles que detêm um interesse em segurar, partem do pressuposto que a responsabilidade pelos danos é do transportador e não celebram o seguro.

No entanto, trata-se de um engano pois a responsabilidade do transportador apenas existe em caso de culpa, o que significa que se ocorrer um sinistro por causa fortuita, o transportador não tem qualquer responsabilidade, não havendo, por isso, lugar ao pagamento de nenhuma indemnização.

Por outro lado, devemos ter em atenção que as convenções internacionais a que os transportadores estão sujeitos podem conter limites de indemnização inferiores aos montantes em risco, o que também irá prejudicar o proprietário da mercadoria.

É por isso que consideramos que em qualquer ramo de comércio ou indústria, sempre que são compradas ou vendidas mercadorias, a celebração de um contrato de seguro das mesmas por danos ocorridos durante o transporte deve constituir um acto tão vulgar como a emissão duma nota de encomenda ou de uma factura.

## **O CONTRATO DE SEGURO E O CONTRATO DE COMPRA E VENDA DE MERCADORIAS**

O comprador e o vendedor deverão definir os termos contratuais que regularão a compra e venda da mercadoria.

Devem especificar, nomeadamente, as mercadorias transaccionadas, o seu preço, as condições e os prazos de pagamento, o local do destino, o seu transporte e quem deve providenciar esse transporte.

Tanto o vendedor como o comprador de uma mercadoria podem contratar o respectivo seguro como, aliás, qualquer outra pessoa que seja titular de um interesse legítimo sobre a mesma.

No entanto, a escolha das coberturas do seguro está directamente relacionada com os termos contratuais, os denominados "incoterms", acordados entre comprador e vendedor da mercadoria que definem quem é responsável pela mercadoria ao longo de todo o processo do seu transporte.

### **OS "INCOTERMS"**

Os incoterms (International Commercial Terms) são condições padrão internacionalmente aceites, estabelecidas pela Câmara de Comércio Internacional (CCI), sendo revistos regularmente, datando a sua última versão do ano 2000.

Os incoterms são determinantes para a simplificação do comércio internacional pois permitem a utilização das mesmas regras em todo o mundo.

Os "Incoterms 2000" mais utilizados nos contratos de compra e venda, são os seguintes:

**EXW - EX WORKS** - o comprador é responsável pela mercadoria, suportando os custos de transporte e seguro desde o momento em que a mercadoria deixa as instalações do vendedor.

Vantagens e desvantagens do "incoterm" utilizado: o comprador é quem negocia as coberturas e o preço do seguro, o que origina algum trabalho adicional. O vendedor tem menos trabalho, nomeadamente em contratar o seguro mas (i) o custo do seguro pode ser superior àquele que ele próprio poderia contratar, (ii) a cobertura contratada pelo comprador da mercadoria pode ser inadequada, (iii) e existe uma incerteza sobre se o comprador contratou ou não o seguro.

**FOB - FREE ON BOARD** - o vendedor é responsável pela mercadoria até ao momento do embarque desta a bordo do navio utilizado para o transporte. O comprador assume então a responsabilidade pela mercadoria e por todos os custos subsequentes (nomeadamente do seguro).

Vantagens e desvantagens do "incoterm" utilizado: com as necessárias adaptações, tendo em consideração a existência de dois momentos distintos no transporte, no que se refere à responsabilidade pelos custos, as vantagens e desvantagens são semelhantes às do Ex Works.

**CIF - COST, INSURANCE & FREIGHT** - o preço da mercadoria, os custos do transporte marítimo e do seguro são fornecidos pelo vendedor como um todo e na base "armazém a armazém".

Vantagens e desvantagens do "incoterm" utilizado: o comprador está dependente das decisões do vendedor, não tendo qualquer controlo na cobertura contratada por este e o vendedor tem o controlo total da situação (ao nível da cobertura contratada e preço do seguro).

**CFR - COST & FREIGHT** - o preço da mercadoria e o custo do transporte marítimo são considerados como um todo pelo vendedor, na base de "armazém a armazém".

Vantagens e desvantagens do "incoterm" utilizado: o comprador está totalmente dependente das decisões do vendedor, no que respeita à expedição e transporte, tendo, contudo, o controlo na cobertura contratada. Já o vendedor tem o controlo total da situação relativamente à expedição e transporte, todavia, ao nível da cobertura contratada pelo vendedor, não tem qualquer controlo.

NA TOTALIDADE EXISTEM AS SEGUINTE 13 SIGLAS:

SIGLA	SIGNIFICADO	MEIO DE TRANSPORTE
EXW	EX WORKS (na fábrica)	Todos
FCA	FREE CARRIER (franco transportador)	Todos
FAS	FREE ALONGSIDE SHIP (franco ao longo do navio)	Marítimo
FOB	FREE ON BOARD (franco a bordo)	Marítimo
CFR	COST AND FREIGHT (custo e frete)	Marítimo
CIF	COST, INSURANCE AND FREIGHT (custo, Seguro e frete)	Marítimo
CPT	CARRIAGE PAID TO (carregamento pago para)	Todos

CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (carregamento, seguro e portes pagos)	Todos
DAF	DELIVERY AT FRONTIER (entrega na fronteira)	Todos
DES	DELIVERY EX SHIP (entrega no navio)	Marítimo
DEQ	DELIVERY EX QUAY (entrega no cais)	Marítimo
DDU	DELIVERY DUTY UNPAID (entrega direitos não pagos)	Todos
DDP	DELIVERY DUTY PAID (entrega direitos pagos)	Todos

### A CONCRETIZAÇÃO DO SEGURO

Quando o comprador e o vendedor acordarem nos termos do contrato de compra e venda, aquele que ficar com a obrigação de celebrar o contrato de seguro deve dirigir-se à sua seguradora tendo presente algumas das informações mais relevantes que lhe deverá prestar:

- informações sobre o tomador do seguro/segurado (nomeadamente, nome, número de identificação fiscal (NIF), localização/morada, número de telefone, pessoa a contactar);
- natureza da mercadoria objecto do seguro (tipo e características da mercadoria);
- embalagem da mercadoria objecto do seguro (tipo e características da embalagem, indicando, quando contentorizada, se o regime é de grupagem ou de contentor completo);
- valor a segurar (montante que pode incluir, para além do valor da factura, o custo do frete e lucros esperados);
- transporte utilizado (deve ser expressamente referido qual o meio de transporte utilizado para a mercadoria a segurar, ou seja, navio, camião, aeronave, transporte *roll on/roll off*, encomenda postal, bem como a percentagem de frequência de utilização de cada um no caso de se prever transporte sucessivo).

### AS APÓLICES CONTRATÁVEIS

#### Apólice Temporária (ou avulsa)

Este tipo de apólice é adequada para tomadores de seguro que efectuem expedições esporádicas, aplicando-se um prémio único, calculado em função do risco, coberturas e capital.

#### Apólice Flutuante (ou aberta)

Este tipo de apólice é adequada para tomadores de seguro que efectuem expedições regulares, com bastante frequência.

No início de cada viagem o tomador de seguro comunica à seguradora a expedição da mercadoria que vai efectuar (as denominadas "aplicações") e esta emite o respectivo certificado de seguro.

O prémio de seguro poderá ser mensal, relativo às "aplicações" recebidas, ou anual, procedendo-se, neste caso, a um reajustamento no final da anuidade, em função das "aplicações" recebidas ao longo do ano.

Estas apólices têm um capital seguro máximo por viagem, previamente definido.

### **Apólice Anual**

Este tipo de apólice é adequada para tomadores de seguro que efectuem transporte rodoviário de carga, em veículos seus ou alugados, sobretudo em viagens nacionais.

Esta apólice garante todas as viagens efectuadas ao longo do ano e funciona com limites máximos por viagem.

Neste caso, o tomador de seguro não tem de comunicar cada viagem que vai fazer à seguradora e esta por sua vez não emite certificados.

### **AS COBERTURAS EXISTENTES**

Considerando que o tráfego de mercadorias tem uma componente internacional muito acentuada, as cláusulas contratuais comumente utilizadas no mercado segurador português para os seguros de transporte de mercadorias por terra e mar, são de origem inglesa, denominadas Institute Cargo Clauses, que consoante as coberturas contratadas são designadas por Institute Cargo Clauses (A), Institute Cargo Clauses (B) e Institute Cargo Clauses (C).

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

#### **Cláusulas de Carga (C)**

Garantem perda ou dano sofrido pelo objecto seguro atribuível a:

- fogo ou explosão;
- acidente do meio de transporte (encalhe, afundamento, enbocamento e colisão do navio, choque ou capotamento do veículo rodoviário; colisão ou descarrilamento do comboio);
- descarga num porto de arribada;
- perda ou dano sofrido pelo objecto seguro causado por: sacrifício de avaria grossa, alijamento e contribuição que impenda sobre o objecto seguro em despesas de salvamento ou em regulação de avaria grossa.

#### **Cláusulas de Carga (B)**

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

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

#### **Cláusulas de Carga (A)**

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

- actuação dolosa do tomador de seguro / segurado;
- derrame ou perda de peso ou volume normais, ou desgaste normal devido a uso;

- insuficiência ou inadequação de embalagem;
- vício próprio ou alteração proveniente da natureza intrínseca do objecto seguro;
- demora, mesmo que em consequência de um risco coberto;
- insolvência ou dificuldade financeira do proprietário, afretador ou operador do navio;
- inavegabilidade ou inadequação do navio ou outro meio de transporte (incluindo o contentor ou "liftvan"), desde que do conhecimento do tomador de seguro / segurado ou seus empregados no momento do carregamento;
- uso de qualquer arma de guerra que empregue fusão nuclear ou atómica;
- guerra, greves, "lock-out", tumultos, terrorismo (como tal considerado, nos termos da legislação penal aplicável) e comoções civis;
- minas, bombas ou torpedos abandonados ou à deriva.

Esta lista de exclusões é comum às cláusulas (B) e (C) que adicionalmente excluem, ainda:

- pirataria;
- dano ou destruição do objecto seguro ou de qualquer parte dele, resultante de um acto doloso de qualquer pessoa.

No entanto, esta última exclusão pode ser derogada tanto na cláusula (B) como na cláusula (C), através da contratação de outra cláusula, igualmente inglesa, intitulada "Malicious Damage Clause".

Para o transporte aéreo de mercadorias o mercado utiliza um clausulado, igualmente inglês, denominado por "Institute Cargo Clauses Air", muito semelhante às Institute Cargo Clauses (A).

Estas não são as únicas coberturas possíveis pelo que estando a sua seguradora na posse de todos os elementos relacionados com a mercadoria e respectiva viagem, certamente lhe indicará a melhor cobertura para o risco, que poderá ser uma das cláusulas indicadas ou uma combinação com outras coberturas.

#### **DURAÇÃO DO SEGURO**

Normalmente o seguro inicia os seus efeitos no momento em que os objectos seguros deixam o armazém na localidade indicada na apólice para o começo da viagem, continuando em vigor durante o percurso normal da viagem.

Neste caso, o seguro termina com a entrega dos objectos seguros no armazém do destinatário na localidade de destino mencionada na apólice.

Porém, pode terminar com a entrega em armazém (na localidade ou antes da localidade de destino) que o tomador de seguro / segurado decidir utilizar como armazenagem, fora do curso normal de trânsito ou para repartição ou distribuição ou decorridos sessenta dias após a descarga do navio no porto final de descarga, considerando-se destes casos aquele que ocorrer primeiro.

#### **PROCEDIMENTOS EM CASO DE SINISTRO**

Quando um cliente tem um sinistro deve saber como actuar, quem contactar e quando o deve fazer.

As principais medidas a tomar pelo segurado quando ocorre um sinistro são:

- Comunicar imediatamente à sua seguradora (ou ao seu representante ou ao comissário de avarias) a existência do sinistro;
- tomar todas as medidas no sentido de proteger a mercadoria para evitar que o seu estado se agrave;
- anotar nos documentos de transporte o estado em que recebe a mercadoria;
- aguardar que a sua seguradora nomeie um perito ou prescindir do mesmo;

- obter e enviar para a seguradora a documentação indispensável para organização do processo de sinistro:
  1. original da Apólice ou do Certificado de Seguro;
  2. original do Conhecimento de Embarque ou outro contrato de transporte;
  3. original ou fotocópia da factura comercial, bem como lista de embalagem e/ou nota de pesos;
  4. cópia da reclamação ao transportador ou a outras entidades eventualmente responsáveis;
  5. Certificado de Vistoria, emitido pelo Comissário de Avarias indicado no Certificado de Seguro.

### **Auxiliar Interpretativo**

#### **ACTA ADICIONAL**

Documento que titula uma alteração ao contrato de seguro.

#### **ALIJAR**

Acto de lançar, intencionalmente, pela borda fora, parte ou a totalidade da carga.

#### **APÓLICE**

Documento que titula o contrato celebrado entre o tomador de seguro e a seguradora, no qual constam as respectivas Condições Gerais, Especiais se as houver, e Particulares acordadas (ver quadro na pág. Y com os tipos de apólice existentes).

#### **"ARMAZÉM A ARMAZÉM" (CLÁUSULA)**

A cobertura do contrato vigora desde a saída do armazém do expedidor até à entrada da mesma no armazém do destinatário.

#### **ARREBATAMENTO PELAS ONDAS**

Perda de parte ou da totalidade da carga, por acção do mar.

#### **AVARIA GROSSA (OU COMUM)**

Todas as despesas extraordinárias e os sacrifícios feitos voluntariamente pelo capitão ou por sua ordem, com o fim de evitar um perigo para a segurança comum do navio e da carga. Chamam-se "grossas" porque devem ser pagas pela universalidade do navio e da carga e "comuns" porque são suportadas em comum por todos os interessados na viagem.

#### **AVARIA SIMPLES (OU PARTICULAR)**

Todas as despesas ou danos com origem em casos fortuitos ou de fortuna do mar, por puros acidentes de força maior, a que foi estranha a vontade do homem, tendo danificado só o navio ou a carga. Chamam-se "simples" porque os danos nos objectos de cada um não oneram os objectos alheios e "particulares" porque o prejuízo é suportado unicamente pelo dono da coisa.

#### **CERTIFICADO DE AVARIAS**

Documento entregue pelo comissário de avarias no qual descreve a existência, a natureza, a causa, a origem e a importância dos danos e perdas.

#### **CERTIFICADO DE SEGURO**

Documento emitido pela seguradora, que pode ser nominativo, à ordem ou ao portador e que remete para as cláusulas do contrato de seguro. Por cada embarque de mercadorias, a seguradora expede um Certificado de Seguro, numerado - com referência ao contrato de seguro - que serve de prova com os mesmos efeitos que o próprio contrato de seguro, permitindo apurar com rigor, o risco que a seguradora assumiu.

#### **COMISSÁRIO DE AVARIAS**

Pessoa designada pela seguradora para efectuar, no destino ou em trânsito, um levantamento de perdas ou danos.

#### **DENÚNCIA**

Forma de p"r termo ao contrato que se traduz na comunicação de uma das partes à outra de que não deseja a manutenção do contrato.

#### **DIREITO DE REGRESSO**



Direito que, nos termos da lei ou do contrato, assiste à seguradora de ser reembolsada das indenizações pagas.

**FORTUNA DE MAR**

Todo o acontecimento derivado de caso fortuito e imprevisível, acontecido no mar ou por sua causa, susceptível de ocorrer durante um transporte marítimo.

**FRANQUIA**

Valor que em caso de sinistro fica a cargo do tomador de seguro/segurado e se encontra estipulado nas condições particulares do contrato.

**Abril 2011**