

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE DIREITO



O SEGURO DE TRANSPORTE
DE COISAS

SARA GERALDES

MESTRADO EM DIREITO
CIÊNCIAS JURÍDICAS

2008

ADVERTÊNCIAS

Todas as disposições legais desacompanhadas da indicação da fonte são preceitos do DL n.º 72/2008, de 16 de Abril, que estabelece o novo regime do contrato de seguro.

Também, qualquer menção ao “regime do contrato de seguro” se refere ao mesmo diploma, o DL n.º 72/2008.

As indicações bibliográficas completas de todas as obras referidas em nota de rodapé estão na Bibliografia. Assim, nas citações ao longo do texto só serão mencionados o autor e, sumariamente, a obra em causa.

1. DELIMITAÇÃO DO TEMA E ORDEM DE EXPOSIÇÃO

O presente relatório tem por objecto o seguro de transporte de coisas. Sendo certo que o âmbito deste seguro é amplo, abrangendo diferentes realidades como o transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo, fluvial, etc., a nossa exposição excluirá o seguro marítimo pelas suas particularidades e pelo facto de o seu regime ter permanecido intacto apesar da reforma de 2008. Não quer tal facto, contudo, dizer que não seja abordado incidentalmente, mas sê-lo-á apenas na medida em que a contraposição com o nosso tema seja pertinente.

Por facilidade de expressão, ao longo do trabalho continuaremos a falar em seguro de transporte de coisas, sendo certo que nos referimos às realidades supra indicadas com excepção do seguro marítimo.

No sentido de precisar o tema, diríamos ainda que o presente trabalho tem uma função comparatística. Efectivamente, com a recente publicação do DL n.º 72/2008, de 16 de Abril, que introduz uma reforma no regime do contrato de seguro, afigura-se-nos interessante abordar o novo regime comparando-o com o decorrente do Código Comercial. Assim, iniciaremos o presente trabalho com uma breve introdução a esta reforma.

Não faria sentido entrar no seguro de transporte sem tratar preliminarmente, ainda que de forma sintética, o próprio contrato de transporte. Assim sendo, de seguida, abordaremos este contrato, definindo-o, classificando-o e descrevendo, em termos genéricos, o(s) seu(s) regime(s). Naturalmente, a abordagem será feita principalmente tendo em atenção as repercussões que tal realidade possa ter no seguro de transporte, que é o tema que ora nos ocupa.

Posto isto, poderemos avançar no âmbito do seguro de transporte de coisas, referindo primeiro aspectos mais genéricos e práticos e, no ponto seguinte, abordando o seu regime jurídico. Antes, contudo, de entrarmos no estudo do regime jurídico específico do seguro de transporte de coisas, pensamos ser útil fazer uma alusão ao regime dos seguros de danos, em que aquele se integra, e ao regime geral dos contratos de seguro.

Por fim, concluiremos o trabalho com uma breve súmula das principais questões levantadas e apreciação final das modificações ou inovações introduzidas pelo DL n.º 72/2008 no regime especial que ora nos ocupa.

2. INTRODUÇÃO

O direito dos seguros pode ser subdividido em direito do contrato de seguro e direito institucional dos seguros, regulando o primeiro o próprio contrato de seguro e o segundo a actividade seguradora.

O panorama legislativo nesta área é muito fragmentário.

O contrato de seguro encontra a sua regulamentação dispersa por diversos diplomas. O principal é o Código Comercial, que prevê o regime do contrato de seguro nos seus arts. 425.º a 462.º. Também no DL n.º 94-B/98, de 17 de Abril, o chamado Regime Geral da Actividade Seguradora (“RGAS”), há normas materiais relevantes – são os arts. 176.º a 193.º. Além disso, é notória a influência do Código Civil e do Regime das Cláusulas Contratuais Gerais¹. Outros diplomas podem ser enunciados no âmbito do regime geral do contrato de seguro como seja o DL n.º 142/2000, já várias vezes alterado e republicado, sobre o regime do pagamento de prémios. A nível de regimes especiais existem outros textos legislativos, nomeadamente relativos à responsabilidade civil automóvel² e acidentes de trabalho³. Também diversas normas consagram seguros obrigatórios⁴.

Assim, pela panóplia legislativa e pela quantidade de alterações e “remendos”, somos levados a concluir pela extrema utilidade de uma reforma profunda que sistematize e harmonize a regulamentação dos seguros.

Ao contrário do direito institucional que, em grande medida por imposição europeia, foi alvo de sucessivas reformas, o direito material continua a assentar nas soluções do Código Comercial de 1888⁵ que, por sua vez, pouco inovaram relativamente ao precedente Código Ferreira Borges.

Esta reforma, que finalmente chegou a bom porto em 2008, já houvera sido defendida e ensaiada diversas vezes.

Em 1929, à Inspeção de Seguros foi atribuída a tarefa de elaboração de um código de seguros que compilasse toda a regulamentação material e institucional dos seguros.

¹ DL n.º 446/85, de 25 de Outubro, alterado pelo DL n.º 220/95, de 31 de Agosto e pelo DL n.º 249/99, de 7 de Julho.

² DL n.º 522/85, de 31 de Dezembro, também já por várias vezes alterado.

³ Lei n.º 100/97, de 13 de Setembro, conhecida por LAT.

⁴ Para um elenco mais extensivo, ainda que não exaustivo, cfr. PEDRO ROMANO MARTINEZ, *Direito dos Seguros*, pp. 15 e ss.

⁵ Cfr. ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, *A Reforma*, p. 481.

Volvidos cerca de quarenta anos, voltou a discutir-se na necessidade de preparação de um código de seguros⁶.

Também em 1992, no Livro Branco sobre o Sistema Financeiro – Seguros e Pensões, se aventou novamente a possibilidade de codificação do direito dos seguros. Desta feita coube ao Dr. Mário Raposo a preparação do mesmo.

Por despacho de 10 de Julho de 1998, do Ministro das Finanças, à data o Professor Doutor António de Sousa Franco, foi instituída uma Comissão de Reforma do Contrato de Seguro com a “missão de proceder à preparação de um projecto de diploma legal que codifique, em obediência aos ditames da moderna Ciência do Direito dos Seguros, as normas e os princípios referentes ao contrato de seguro e, em geral, ao Direito dos Seguros Material e disciplinas conexos”.

Esta Comissão, presidida por António Menezes Cordeiro, preparou efectivamente a reforma, trabalho este materializado no anteprojecto que apresentou⁷. Segundo o seu presidente, a reforma foi projectada, fundamentalmente, com intuito codificador, simplificador e de equilíbrio⁸.

Todas estas tentativas malograram.

Em 2006, através do Despacho n.º 22409/2006, de 22 de Setembro, foi nomeada nova Comissão de Revisão do Regime Jurídico do Contrato de Seguro, encabeçada pelo Professor Doutor Pedro Romano Martinez.

À preparação desta reforma presidiram intenções de adaptação, actualização e harmonização, mas não de alteração substancial do regime vigente.

O anteprojecto, depois convertido em projecto, foi levado a Conselho de Ministros em 24 de Janeiro de 2008, resultando no já referido DL n.º 72/2008, de 16 de Abril.

⁶ Moitinho de Almeida chegou a elaborar um articulado *de iure constituendo*. Cfr. JOSÉ CARLOS MOITINHO DE ALMEIDA, *O Contrato*, pp. 429 e ss.

⁷ É possível compulsar o texto integral na *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa*, XLII, n.º 1, pp. 485 e ss.

⁸ Cfr. ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, *Direito dos Seguros*, pp. 26/7.

3. O CONTRATO DE TRANSPORTE

3.1 GENERALIDADES

Por contrato de transporte entende-se aquele por meio do qual uma das partes – o transportador – se obriga a deslocar determinadas pessoas ou coisas de um local para outro, mediante retribuição^{9 10}.

A obrigação de deslocar surge, nas palavras de COSTEIRA DA ROCHA, como o “núcleo definidor do instituto”. Ele é o conteúdo específico e essencial do contrato de transporte. Na densificação do conceito o Autor adianta que não é, porém, a mera deslocação física de pessoas ou coisas que implica a existência de um contrato de transporte. Ela terá de ser a principal prestação do transportador, não bastando que surja como operação material no âmbito do fornecimento de outra prestação¹¹.

Por outro lado, para que o contrato em causa seja de transporte também é exigido que pertença em exclusivo ao transportador a gestão comercial e técnica da execução material das operações de deslocação¹². Este critério permite, desde logo, distingui-lo de outros tipos contratuais como o de locação de veículos.

Assim, como prestação principal, do lado do transportador, temos o transporte. É esta a sua obrigação principal decorrente da celebração do contrato – transportar determinadas pessoas ou coisas de um ponto para outro¹³. Acessoriamente, contudo, surgem outros deveres. Relativamente às pessoas transportadas pode falar-se num dever de vigilância, enquanto que para as coisas transportadas há um dever de custódia¹⁴. Significa isto que o transportador não está somente obrigado ao transporte das pessoas ou coisas até ao lugar de destino. Ele terá de efectuar essa deslocação com especial atenção pela manutenção da integridade das pessoas e do estado das coisas.

Como contrapartida terá direito à retribuição, que tem o nome de frete.

⁹ Cfr. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *O Contrato de Transporte*, pp. 25 e 26.

¹⁰ Existe alguma controvérsia na exigência da retribuição para caracterização do transporte. A favor da onerosidade necessária do contrato, cfr. ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, *Manual*, p. 537. Contra, COSTEIRA DA ROCHA vê-o como um elemento natural mas não essencial do contrato. Quanto a nós, sem entrar na discussão, nesta exposição partiremos do contrato de transporte oneroso.

¹¹ *Idem*, op. cit., pp. 26 e 27.

¹² Não quer isto, contudo, dizer que não possa haver cooperação por parte de outros intervenientes.

¹³ Trata-se, portanto, de uma obrigação de resultado.

¹⁴ *Idem*, op. cit., p. 31; NUNO MANUEL CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos Transportes*, p. 49.

Podemos, então, caracterizar o contrato de transporte como um contrato de prestação de serviço, com obrigação de resultado, bilateral, sinalagmático, comutativo e consensual¹⁵.

Há inúmeras classificações do transporte que podem ser feitas atendendo a diversos critérios.

A partir da noção acima proposta podemos, desde logo, fazer uma distinção relativa ao seu objecto – temos transporte de pessoas e transporte de mercadorias.

No que concerne ao meio de transporte utilizado são várias as alternativas: transporte terrestre, que abarcará o rodoviário e o ferroviário, transporte marítimo, transporte fluvial e lacustre, transporte aéreo, etc. Se a viagem combinar dois ou mais meios, diz-se que o transporte é multimodal ou combinado.

Relativamente ao âmbito geográfico da viagem, o transporte pode ser qualificado, nomeadamente, como nacional ou internacional.

Diversas outras distinções poderiam ser elencadas¹⁶. São, efectivamente, inúmeras as configurações que pode assumir o contrato de transporte. Não obstante, consideramos estas as mais relevantes, tendo em conta o tema que ora nos ocupa. Igualmente, e avançando já o dado de que o regime deste contrato não é unitário, serão aquelas que mais influência poderão ter na regulamentação concreta a aplicar a cada contrato de transporte.

3.2 REGIME JURÍDICO

Como dissemos *supra*¹⁷, o regime do contrato pode variar, não apenas em função da concreta estipulação das partes, feita ao abrigo da autonomia privada, que poderá ser maior ou menor, mas também consoante o tipo de transporte que esteja em causa. É reconhecida a ampla diversidade de regimes jurídicos a que o transporte pode estar sujeito.

O âmbito territorial do transporte é sempre relevante, nos termos em que, face a situações plurilocalizadas, o direito internacional privado é chamado a intervir para determinar o ordenamento competente. Mas, mais do que isso, a internacionalidade da situação, acompanhada de outros requisitos determinados, pode levar à aplicação de Convenções Internacionais que, no âmbito do contrato de transporte, são numerosas.

¹⁵ Excepção feita ao transporte marítimo de mercadorias que assume natureza formal.

¹⁶ Por exemplo, quanto à natureza do transporte ou quanto ao número de transportadores, entre outras.

¹⁷ Vide 3.1.

Outra distinção que importa fazer é a atinente ao objecto. Naturalmente, a regulamentação do transporte varia consoante o mesmo se reporte a pessoas ou a coisas. E mesmo neste último caso pode haver que distinguir.

Finalmente, há que atender ao meio de transporte utilizado para efectuar a viagem. É muito diferente a regulamentação do transporte marítimo comparativamente, por exemplo, à do transporte aéreo.

Pode haver outras particularidades no transporte que imponham a aplicação de legislação específica. Por exemplo, há diversa legislação sobre o transporte de mercadorias perigosas.

Assim, podemos concluir que a regulamentação do contrato de transporte é necessariamente fragmentária. Não obstante, faremos aqui uma identificação dos principais diplomas aplicáveis. Primeiro, contudo, tentaremos fazer uma breve descrição do regime comum.

O contrato de transporte, como vimos, tem como obrigação principal para o transportador a deslocação de pessoas ou coisas do local de origem para o de destino¹⁸. O transportador está, além do dever acessório de custódia, sujeito a seguir o itinerário fixado, respeitar as ordens e contra-ordens do expedidor, e colocar as mercadorias no destino, entregando-as ao destinatário.

O contrato, embora não sendo formal¹⁹, tem associado um documento que dá pelo nome genérico de guia de transporte^{20 21}. Este documento é emitido pelo transportador e contém a descrição sumária das partes, das mercadorias e das condições genéricas do contrato. Funciona, assim, simultaneamente como prova do contrato e das suas condições e como título representativo das mercadorias.

A responsabilidade do transportador começa com o recebimento das mercadorias²². A partir do momento em que as recebe, o transportador fica responsável por elas, tal como descritas na guia de transporte. Assim, é da máxima importância que o transportador verifique o estado das mercadorias e que aponha reservas na guia, caso as mesmas não se encontrem em perfeito estado. Caso o transportador não verifique o estado das mercadorias ou não o declare, presume-se que as mesmas se encontravam em bom estado aparente.

A responsabilidade do transportador apresenta algumas particularidades.

¹⁸ A partir deste momento, voltaremos a cingir-nos aos transportes que têm por objecto mercadorias.

¹⁹ Excepção feita ao contrato de transporte marítimo. Cfr. Art.º 3.º do DL n.º 352/86, de 21 de Outubro.

²⁰ No âmbito do transporte rodoviário internacional fala-se em “declaração de expedição”, no transporte marítimo usa-se o termo “conhecimento de carga” e no aéreo “carta de porte aéreo”.

²¹ Apesar de mais usado no transporte rodoviário nacional, por facilidade de exposição, utilizaremos este termo com intuito de abranger as demais designações de documentos de transporte utilizadas.

²² Cfr. ALFREDO PROENÇA/J. ESPANHA PROENÇA, *Transporte*, p. 33.

A regra geral é da responsabilidade subjectiva – ainda que por culpa presumida – por actos próprios, e objectiva por actos culposos dos seus representantes, auxiliares, agentes, etc.

O transportador deverá indemnizar em caso de perda ou avaria das mercadorias, e ainda em caso de demora no transporte.

Apesar da presunção de culpa que impende sobre o transportador, os diversos regimes contêm normas de exclusão da responsabilidade. São casos típicos aqueles em que a perda, avaria ou demora se devem à natureza ou vício próprio da mercadoria, a falta do interessado, ou à falta ou defeito da embalagem.

Além disso, há ainda outra atenuante. A responsabilidade está sujeita a limites máximos estabelecidos nas diversas Convenções e Decretos-Leis aplicáveis. Significa isto que, mesmo ocorrendo perda total das mercadorias, o transportador só indemnizará o interessado até ao valor máximo previsto nos respectivos artigos. A situação só será diferente se, no documento de transporte, o transportador tiver declarado o valor da mercadoria²³. Esta declaração, contudo, é, na prática, acompanhada de um incremento do preço do transporte. Assim, não é usual que haja esta referência ao valor das mesmas no documento de transporte.

O transporte rodoviário de mercadorias encontra a sua regulamentação nacional no DL n.º 239/2003, de 4 de Outubro. O seu âmbito é precisamente o transporte rodoviário nacional de mercadorias, com exclusão do transporte de envios postais e de mercadorias sem valor comercial²⁴. Ao transporte rodoviário internacional é aplicável a Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada, conhecida por CMR²⁵, acolhida a nível do nosso ordenamento pelo DL n.º 46.235, de 18 de Março de 1965. A CMR é aplicável, como o próprio nome indica, aos contratos de transporte de mercadorias por estrada, sendo que o lugar de carregamento da mercadoria e o local de destino se situam em países diferentes. Fora do seu âmbito de aplicação estão os *transportes efectuados ao abrigo de convenções postais internacionais*, os *transportes funerários* e os *transportes de mobiliário por mudança de domicílio*²⁶.

O transporte marítimo de mercadorias vem previsto no DL n.º 352/86, de 21 de Outubro. Foi feita, pelo Decreto 37748, de 1 de Fevereiro de 1950, a recepção material dos arts. 1.º a 8.º

²³ No regime interno do transporte rodoviário está, ainda, prevista outra situação – a de existência de dolo do transportador. Nestes casos, não poderá o mesmo beneficiar da limitação da responsabilidade.

²⁴ Art. 2.º.

²⁵ Concluída em Genebra a 18 de Maio de 1956.

²⁶ Art. 1.º, n.ºs 1 e 4.

da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924. A nível do transporte internacional rege a referida Convenção. Esta aplica-se, naturalmente, quando esteja em causa um contrato de transporte de mercadorias que envolva pelo menos um Estado Contratante. Por mercadorias, para efeitos da Convenção, não são entendidos os animais vivos e a carga declarada como carregada no convés e assim transportada²⁷.

No que respeita o transporte aéreo, rege o DL n.º 321/89, de 25 de Setembro, alterado pelo DL n.º 279/95, de 26 de Outubro. A Convenção de Varsóvia, de 12 de Outubro de 1929, alterada pelo Protocolo de Haia, de 28 de Setembro de 1956, é aplicável ao “transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efectuado por aeronave, mediante remuneração”²⁸.

²⁷ Arts. 1.º, al. c) e 10.º.

²⁸ Art. 1.º, n.º 1.

4. O CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE DE COISAS

4.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA²⁹

O seguro marítimo é apontado como sendo o primeiro seguro conhecido. Diz-se que terá surgido no século XIV^{30 31}.

Antes do seu aparecimento, contudo, verificaram-se historicamente certas realidades que podemos considerar embrionárias do seguro propriamente dito³², a primeira das quais dá pelo nome de *foenus nauticum* ou empréstimo marítimo. Esta figura, praticada pelos fenícios e gregos em 1000 A.C., consistia numa espécie de mútuo contratado pelos armadores ou carregadores antes de iniciarem a expedição marítima. O regime associado a este mútuo, contudo, diverge daquele que hoje conhecemos. O particularismo da figura assentava no facto de neste “empréstimo” concedido não haver obrigação de restituição³³ se a embarcação e as mercadorias não chegassem ao destino em bom estado. Porém, caso a viagem decorresse sem percalços, o mutuário, além de restituir o montante recebido, deveria ainda pagar juros altíssimos³⁴. A semelhança com o seguro é evidente. No caso, o “tomador” recebe antecipadamente a quantia devida em caso de sinistro. Como este pagamento é antecipado, caso o sinistro não ocorra, o montante recebido deverá ser restituído para repor a situação inicial. Mas o restabelecimento da situação inicial não é suficiente – falta o “prémio”, que corresponderá aos juros calculados sobre aquele valor³⁵. Assim, decorre que era o mutuante quem corria os riscos da viagem e não o armador/carregador – tratava-se de um “mútuo aleatório”³⁶.

Esta figura assumia uma importância enorme no âmbito do comércio marítimo.

²⁹ Desenvolvidamente, cfr. JOSEPH HEMARD, *Théorie et Pratique des Assurances Terrestre*, I, pp. 139 e ss.

³⁰ Mais concretamente, em 1369 em Génova. Cfr. WALTER M. MELLERT, *Marine Insurance*, p. 9.

³¹ Esta localização cronológica, apesar de bastante consensual, não é unânime. Cfr. JOSÉ MIGUEL DE FARIA ALVES DE BRITO, *Seguro Marítimo*, p. 12, nota 22.

³² Cfr. H. FISCHER, *El Seguro de Transportes de Mercancías*, p. 7.

³³ Nem, logicamente, de pagamento dos juros respectivos.

³⁴ Apesar de sempre altos, os juros variavam consoante os riscos inerentes à viagem respectiva. No Mediterrâneo, numa viagem de ida e volta poderiam ascender a 30%.

³⁵ Naturalmente estes juros era muito mais elevados que os juros dos mútuos comuns. Enquanto que nestes últimos o risco de não restituição do capital mutuado coincidia, em regra, com a situação de insolvência do devedor, no empréstimo marítimo o risco de não restituição estava associado à forte perigosidade de uma expedição marítima. Cfr. FRANCISCO GUERRA DA MOTA, *O Contrato*, p. 16.

³⁶ Cfr. JOSÉ CARLOS MOITINHO DE ALMEIDA, *op. cit.*, p. 5.

Outro esquema também adoptado na altura ficou conhecido por contrato de risco ou câmbio marítimo^{37 38}.

Se, durante a viagem, a embarcação estivesse em situação de perigo e necessitasse de reparações urgentes sem que fosse possível obter do armador a quantia que permitisse salvar as mercadorias, pagar as reparações e seguir viagem, o capitão (ou o próprio armador) contraía um empréstimo, dando o navio e/ou as mercadorias em garantia – hipoteca ou penhor, consoante. Se houvesse perda do navio, o mutuante perderia o seu direito à quantia mutuada; se o navio chegasse ditosamente ao destino, então havia que restituir o montante acrescido de juros³⁹. Há, portanto, identidade com o empréstimo marítimo. A diferença fundamental está no momento de contratação do empréstimo e consequente transferência do risco.

É fácil de perceber como estas realidades eram importantes à época. A proeminência do transporte marítimo e a sua importância no âmbito do comércio exigiam uma transferência de risco dos sujeitos envolvidos na expedição marítima para terceiros, nomeadamente para os bancos.

A situação manteve-se ainda durante a Idade Média até 1234, altura em que os intervenientes marítimos foram obrigados a arranjar novas soluções para o seu problema de risco. Foi nessa data que o Papa Gregório IX declarou serem ilegais tais juros. Defendia-se a ideia de que seria contrário à moral cristã aproveitar-se da necessidade do próximo, pelo que os empréstimos onerosos foram proibidos.

Assim, restava encontrar uma forma de transmitir o risco sem infringir esta Lei Canónica. Ensaiou-se separar o risco do empréstimo. Em vez de se emprestar uma quantia que seria devolvida se o barco chegasse ao seu destino, prometeu-se pagar determinado montante no caso de ele não chegar. Como contrapartida, seria antecipadamente pago um valor por esta promessa. E foi assim que nasceu o seguro marítimo⁴⁰.

O primeiro seguro de que se tem conhecimento foi, de facto, um seguro marítimo celebrado em Génova em 1347 sob a denominação *polizza*. A palavra *assecuramentum* entendida como seguro foi usada pela primeira vez em 1369.

De país em país o seguro marítimo foi-se propagando, sendo bem aceite em toda a Europa.

³⁷ Diversas terminologias podem ser adoptadas: *bottomry*, *contrat a la grosse*, *prestito a cambio marittimo* ou *prestamo a la gruesa*.

³⁸ Para mais desenvolvimentos sobre a figura, cfr. PROSPERO ASCOLI, *Prestito*, pp. 84 e ss.

³⁹ Denominados juros marítimos.

⁴⁰ Cfr. H. FISCHER, *op. cit.*, p. 8.

Numa primeira fase eram pessoas abastadas e independentes⁴¹ que assumiam estes riscos. A primeira companhia de seguros só foi fundada em Paris no ano de 1668, seguida pelas inglesas “London Assurance” e “Royal Exchange Assurance” em 1720.

Mas a história do seguro não fica completa sem a referência ao fenómeno Lloyd’s. Era no Lloyd’s Coffee House que se reuniam importantes armadores e carregadores para falar de negócios e trocar informações e notícias de extrema relevância. Mais do que isso, alguns, que ficaram conhecidos por *underwriters*, começaram a subscrever apólices de seguros. Não era efectivamente Edward T. Lloyd que fazia os seguros, mas sim os seus clientes, por conta e risco próprios. Além dos seguros, eram prestados serviços adicionais, nomeadamente de registo de navios e classificação da carga e, ainda, de informação através das diversas publicações Lloyd’s⁴².

Na altura, o Lloyd’s ficou conhecido como o sítio de referência para quem quisesse contratar um seguro para o seu navio ou carga. Em 1779 até foi criada a sua própria apólice, denominada SG-form, que se manteve até 1982, data em que foi efectuada uma revisão geral da mesma.

O Lloyd’s, que começou por ser apenas um local onde se encontravam os sujeitos da expedição marítima para partilharem informações e riscos, foi “oficialmente” reconhecido pelo *Lloyd’s Act* do Parlamento em 1871, mas nunca foi – nem é – uma companhia de segurados. Na prática, os seus membros recebiam antecipadamente o prémio em troca da assunção dos riscos. Este pagamento antecipado funcionava pois a responsabilidade dos *Names* era pessoal e ilimitada. Só em 1994 foi, finalmente, adoptado o sistema de responsabilidade limitada.

O seguro de transporte surgiu tardiamente em comparação com o seguro marítimo. Nas palavras de RIBEIRO MENDES, “durante muito tempo, o seguro tinha por objecto apenas os riscos marítimos”⁴³. É natural que assim seja uma vez que o meio marítimo era relativamente seguro e menos dispendioso se estivessem em causa grandes viagens. Não obstante, com o desenvolvimento dos outros meios de transporte e, nomeadamente, com a extensão do transporte marítimo a terra⁴⁴, este seguro começou a ter de abranger outras realidades. Foi esta necessidade que levou ao desenvolvimento do seguro de transporte como figura autónoma do

⁴¹ Conhecidas por *Names*.

⁴² A primeira das quais foi a *Lloyd’s News* no ano de 1696. Contam-se, entre outras, a *Lloyd’s List*, *Lloyd’s Shipping Index*, *Lloyd’s Law Report* ou *Lloyd’s Survey Handbook*.

⁴³ Cfr. ARMINDO RIBEIRO MENDES, *Novos Horizontes*, p. 245.

⁴⁴ Através da utilização das cláusulas “armazém a armazém”.

seguro marítimo. Além disso, também contribuiu o facto de o transporte terrestre se ter desenvolvido grandemente através da introdução dos carris e dos automóveis⁴⁵.

E como a realidade influencia a regulamentação, também a nível legislativo a evolução do seguro de transporte tem uma trajetória semelhante⁴⁶. O seu desenvolvimento fez-se à sombra do seguro de transporte marítimo, influenciado pela regulamentação legal e convencional deste⁴⁷.

A nível interno, recuando até ao Código Ferreira Borges de 1833, toda a matéria dos seguros⁴⁸ encontra a sua regulamentação na Parte II do Código, dedicada ao Comércio Marítimo. Já o Código Comercial de 1888 veio distinguir os seguros marítimos dos restantes. Agora, a regulamentação geral do seguro e os regimes especiais estão sediados no Título XV (Dos Seguros) do Livro Segundo (Dos Contratos Especiais de Comércio). Já o seguro marítimo tem um título distinto⁴⁹. Não obstante, nota-se ainda uma certa promiscuidade uma vez que o último artigo da secção que regula o seguro de transporte de coisas remete para as disposições respeitantes aos seguros marítimos que “serão observadas em geral”⁵⁰. O DL n.º 72/2008, na sequência do Código Veiga Beirão, dedica uma secção especial ao seguro de transporte de coisas, excluindo, contudo, do seu âmbito o seguro marítimo^{51 52}.

4.2 CARACTERÍSTICAS GERAIS E IMPORTÂNCIA

Sem prejuízo de nos determos mais pormenorizadamente no regime jurídico deste contrato de seguro adiante⁵³, vamos começar já a avançar determinados dados e elementos. Desde logo, a noção.

⁴⁵ Lembramos que até à data o transporte terrestre era praticamente feito através da tracção animal.

⁴⁶ Efectivamente, durante a Idade Média, este seguro teve pouca importância, atentos os deficientes meios de locomoção não marítima. Cfr. LUIS BENÍTEZ DE LUGO REYMUNDO, *Tratado*, III, p. 431.

⁴⁷ Cfr. JUAN LUIS PULIDO BEGINES, *Seguro de Mercancías*, p. 15, nota 3.

⁴⁸ Incluindo, portanto, regras gerais e, ainda, regimes especiais não marítimos.

⁴⁹ Título II (Do seguro contra riscos de mar), inserido no Livro Terceiro (Do Comércio Marítimo).

⁵⁰ Não é de estranhar. Efectivamente, o seguro de transporte foi-se emancipando a partir do seguro marítimo, mantendo sempre pontos de contacto com este.

⁵¹ Art. 155.º/2.

⁵² A reforma não abrangeu o seguro marítimo “não só pelas várias especificidades, muitas vezes resultantes da evolução histórica, como pelo tratamento internacional”. *Vide* Preâmbulo do diploma.

⁵³ *Infra* 5.

O seguro de transporte de mercadorias é aquele por meio do qual o segurador cobre os riscos de danos ou perdas materiais advindos aos bens transportados em caso de deslocação ou viagem, por via terrestre, fluvial ou lacustre, aérea ou marítima.

Assim sendo, podemos incluir este seguro no campo dos seguros de danos, em especial, sobre bens, por oposição aos seguros sobre o património como um todo. Esta classificação terá decorrências importantes que veremos no capítulo próprio⁵⁴.

Outra característica a apontar é o facto de se tratar de um seguro de grandes riscos, o que tem, desde logo, como consequência a atribuição de maior liberdade às partes.

Vimos já, na nota histórica, que os seguros de transporte (marítimo) sempre foram relevantes. Na actualidade continuam, logicamente, a sê-lo. Duas situações particulares merecem referência nesta sede, a propósito da sua importância.

É facto sabido que, na maioria das vezes, o transporte tem na sua base uma transacção (internacional). Ora, é prática corrente, caso haja uma instituição bancária ou financeira envolvida na operação, ser exigida a contratação de um seguro que cubra os riscos sobre os objectos transportados. Trata-se de um requisito para que o financiamento seja concedido e, por consequência, uma necessidade para que se concretize a transacção e a subsequente operação de transporte. Assim, há vezes em que a hipótese de transporte não é sequer equacionável sem a existência prévia de um seguro que cubra os riscos inerentes ao mesmo.

O seguro de transporte reveste, também, especial importância se atentarmos às regras de limitação da responsabilidade do transportador. Lembremos o já analisado regime da responsabilidade do transportador⁵⁵. Sabemos que esta responsabilidade é subjectiva, ainda que possa haver presunção de culpa. Não obstante, o transportador nunca responderá por danos nas mercadorias causados por caso fortuito. Pode também suceder que, mesmo que o transportador seja responsável, em virtude do limite fixado para o montante da indemnização por parte deste, o prejuízo causado nas mercadorias não seja totalmente ressarcido – basta, de facto, que o valor das mesmas ultrapasse o tal limite fixado. Nestes casos, o facto de haver culpa do transportador e, conseqüentemente, responsabilidade civil, não acautela totalmente os direitos dos interessados nas mercadorias transportadas. Revela-se, por isso, do maior interesse contratar um seguro que tenha por objecto as mercadorias, de forma a transferir todo o risco de perda ou deterioração das mesmas para terceiros.

⁵⁴ *Infra* 5.1.

⁵⁵ *Supra* 3.2.

4.3 ELEMENTOS

4.3.1 INTERVENIENTES

O problema da legitimidade será abordado em sede própria⁵⁶. Não obstante, podemos, desde já, avançar alguns dados.

Dá-se o nome de tomador à pessoa que contrata o seguro. O tomador, nos termos gerais, pode ou não coincidir com uma outra figura, que é a do segurado. O segurado é a pessoa cuja esfera jurídica é protegida pelo seguro, i.e., aquele que tem interesse na contratação do seguro.

No nosso caso particular, o segurado será aquele que tiver algum direito real ou pessoal sobre os bens transportados. Não é necessariamente o proprietário das coisas. Afigura-se possível que o interessado seja, por exemplo, um credor hipotecário⁵⁷ ou pignoratício, eventualmente, um locatário, etc.

Em termos práticos, é recorrente que seja o carregador ou, porventura, o transportador. Nos casos em que existe uma transacção na base do transporte pode ser o vendedor ou o comprador. Aqui depende essencialmente dos termos acordados entre as partes no contrato de compra e venda. Se o segurado é a pessoa que tem interesse ou na esfera de quem se manifesta o risco, há que fazer a ligação com a questão da transmissão da propriedade e, conseqüentemente, do risco de perda ou deterioração da coisa. A regra relativa à transmissão da propriedade é, no nosso direito, a da consensualidade – salvo determinadas excepções, que constam do art. 408.º, n.º 2, do Código Civil, a propriedade⁵⁸ transfere-se por mero efeito do contrato. Também o risco, em regra, se transfere para o comprador com a transferência da propriedade. É o que resulta do art. 796.º, n.º 1 do Código Civil⁵⁹.

Acresce, ainda, que, no âmbito da sua autonomia privada, as partes podem configurar como obrigação acessória do vendedor a contratação do seguro, ainda que o risco corra já por conta do comprador.

Outro aspecto que é importante analisar é o da contratação do seguro pelo próprio transportador.

⁵⁶ *Infra* 5.3.

⁵⁷ Cfr. AZEVEDO MATOS, *Princípios*, IV, pp. 161 e ss.

⁵⁸ Ou outro direito real eventualmente em causa.

⁵⁹ Para mais desenvolvimentos, cfr. ANTUNES VARELA, *Das Obrigações*, pp. 300 e ss.; ALMEIDA COSTA, *Direito das Obrigações*, pp. 725 e ss.

Nada obsta a que seja o transportador a celebrar o contrato de seguro. Todavia, é preciso atentar nos termos em que tal seguro foi contratado.

É muito provável que a intenção do transportador seja exonerar-se de eventual responsabilidade que lhe possa ser assacada em virtude de condutas culposas no âmbito da execução do contrato de transporte. Nestes casos, o que está aqui em causa é um seguro de responsabilidade civil. Efectivamente, o intuito do transportador é precaver o seu património contra eventuais reclamações que lhe possam ser feitas em virtude do transporte.

Não quer isto dizer, contudo, que o transportador não possa celebrar um seguro que tenha por objecto as coisas transportadas, sendo que o fará por conta do segurado⁶⁰. No entanto, aparece-nos mais frequentemente a realidade da contratação de um seguro de responsabilidade civil.

Ainda que, na prática, estes seguros andem um pouco confundidos, são várias as diferenças que os permitem apartar.

Sendo ambos seguros de danos, é possível, desde logo, distinguir o objecto material do seguro. No caso do seguro de transporte estão em causa coisas concretas; já no seguro de responsabilidade civil o objecto é o património penhorável do transportador como um todo. Igualmente, no primeiro caso, os riscos em causa são de danos que possam advir às coisas por ocasião e consequência do transporte, independentemente da actuação do transportador; no segundo, o risco é uma eventual reclamação por terceiro fundada em danos causados culposamente às mercadorias.

No que respeita ao período de cobertura, este pode ou não coincidir. A regra no seguro de transporte é existência de cobertura desde o recebimento das coisas pelo transporte até à sua entrega⁶¹. Já no seguro de responsabilidade civil a mesma valerá por todo o período, contratualmente acordado, em que as coisas estejam sob a responsabilidade do transportador.

Também o valor pode variar. No seguro de transporte, o valor refere-se às coisas transportadas, despesas e, eventualmente, ao lucro cessante⁶². Para a responsabilidade civil o valor é o da indemnização reclamada. Cabe dar conta de uma situação particular. Em caso de subseguro, i.e., quando o capital seguro é inferior ao valor do interesse aplica-se a regra da proporcionalidade – o segurador não vai indemnizar até ao limite do valor fixado como capital seguro, mas apenas pelo dano proporcionalmente. No seguro de responsabilidade civil esta

⁶⁰ Cfr. JOAQUIN GARRIGUES, *Curso*, p. 315; JACQUES PUTZEYS, *Le Contrat*, p. 331.

⁶¹ *Infra* 5.6.

⁶² *Infra* 5.5.

situação não é configurável. O segurador responderá até ao limite fixado através do montante do capital seguro, mas já não entra em jogo a regra da proporcionalidade.

Uma última nota, sendo que no seguro de transporte é possível excluir da cobertura actos culposos do segurado, já no caso do seguro de responsabilidade civil os actos negligentes do segurado (o transportador) constituem a fonte natural do risco.

Ora, com efeito, o seguro de transporte de coisas e o seguro de responsabilidade civil do transportador amparam interesses diferentes: de um lado, temos os interesses dos titulares da carga; do outro, o património do transportador. De facto, “enquanto o seguro de responsabilidade civil do transportador cobre o risco de perdas ou danos sofridos pelas mercadorias por culpa do transportador e dentro dos limites legais da responsabilidade, todos os demais riscos inerentes à operação de transporte têm de ser protegidos através de um seguro de mercadorias”⁶³.

Pode até afirmar-se que os referidos seguros assumem, em determinados casos, um papel complementar de cobertura dos riscos eventualmente incidentes sobre as coisas transportadas.

No entanto, perante um seguro de responsabilidade civil do transporte é preciso não descurar. Muitas vezes este seguro revelar-se-á insuficiente face aos interesses dos titulares da mercadoria. Basta pensar nas seguintes situações. O carregador entrega ao transportador de mercadorias no valor de X para transportar. Em virtude de incêndio não culposo de um vagão as mercadorias ficam totalmente destruídas. O carregador não poderá exigir qualquer indemnização ao transporte uma vez que a responsabilidade deste é subjectiva. Consequentemente, não poderá accionar o seguro, uma vez que este não cobre os riscos pelos quais o transportador não se encontra obrigado a responder. Imaginemos agora que o incêndio se deveu a negligência do transportador mas as mercadorias valiam mais do que o montante máximo por que responde o transportador, mesmo tendo culpa. Também neste caso o carregador não verá os seus interesses totalmente tutelados. Não só porque o transportador directamente não responderá acima daquele valor, como o próprio seguro de responsabilidade civil estará limitado ao mesmo montante.

Assim, nos mesmos termos em que a existência (abstracta) de responsabilidade pode não proteger integralmente o interessado nas mercadorias, também tal pode suceder com o seguro de responsabilidade civil porque o transportador irá contratar o seguro apenas para os riscos pelos quais responde e com os mesmos limites a que a sua responsabilidade está sujeita.

É, portanto, de extrema importância distinguir qual o seguro em causa e, consequentemente, os danos e montantes abrangidos pelo mesmo.

⁶³ Cfr. JUAN LUIS PULIDO BEGINES, *op. cit.*, p. 26.

Logicamente, ainda que o seguro seja de responsabilidade civil, em certa medida também protege o titular do interesse sobre as coisas, na medida em que este goze de um direito de indemnização pelo facto. Se as coisas se perderam por negligência do transportador, tanto um seguro de transporte de coisas como um de responsabilidade civil do transporte podem ser accionados. A diferença estará na particular configuração e limites das obrigações do segurador.

Outro interveniente usual no meio dos transportes é o transitário. Esta figura aparece por vezes em determinadas operações de transporte mais complexas, tratando da parte logística e organizativa do mesmo. Estes agentes estão legalmente⁶⁴ obrigados à contratação de seguro. No entanto, mais uma vez, este seguro destina-se à cobertura dos riscos decorrentes da sua actividade comercial e não a cobrir os riscos decorrentes do transporte mediado por conta do expedidor⁶⁵. Trata-se, assim, também de um seguro de responsabilidade civil. Não quer isto dizer que, reflexamente, o interessado nas mercadorias não seja protegido. Aliás, não sendo as mercadorias a incidência principal da cobertura deste seguro, nada obsta a que o possa ser acessória ou complementarmente.

4.3.2 OBJECTO

O objecto consiste nas mercadorias transportadas. De facto, o seguro em causa é um seguro de danos que incide sobre os objectos transportados.

Já o distinguimos do seguro de responsabilidade civil do transporte e do transitário. Mas existem, ainda, outras realidades próximas das quais convém delimitar.

A primeira é o chamado “seguro de cascos”⁶⁶. Neste seguro cobrem-se os riscos que poderão incidir sobre o próprio meio de transporte utilizado na deslocação em causa. Embora seja corrente, por exemplo, entre os Autores espanhóis incluir esta realidade no seguro de transporte⁶⁷, a verdade é que essa inclusão não se afigura correcta. O seguro contratado pelo transportador contra o risco de perda ou dano do veículo empregue tem de ficar de fora do âmbito do seguro de transporte uma vez que tais riscos não estão necessariamente ligados à

⁶⁴ DL n.º 43/83, de 25 de Janeiro e Portaria n.º 561/83, de 11 de Maio.

⁶⁵ Cfr. Ac. TRP de 27 de Novembro de 1995, CJ, V, pp. 210 e ss.

⁶⁶ Terminologia marítima que, dada a importância e influência do seguro marítimo no seguro de transporte, se manteve e melhor expressa a realidade que lhe subjaz.

⁶⁷ Cfr., entre outros, RODRIGO URÍA/AURELIO MÉNENDEZ, *Curso*, II, p. 640.

execução de um transporte, podendo o dano dar-se, por exemplo, enquanto o veículo circula vazio⁶⁸.

Uma terceira hipótese é a do seguro do frete ou preço que o transportador tem a receber pelo transporte efectuado. Temos aqui por objecto um direito de crédito. Ainda que relacionado com o transporte, foge à cobertura normal do contrato de seguro de transporte.

Não obstante, mais uma vez reiteramos que estes riscos podem ser acessoriamente segurados no âmbito de um seguro de transporte de mercadorias mas, isoladamente, constituem espécies de seguros diferentes.

4.3.3 RISCO

A execução de transporte, pela deslocação inerente e pelas operações de carga e descarga associadas, é frequentemente gerador de riscos para as coisas transportadas.

Sem preocupações de exaustão, pretendemos aqui traçar um elenco das principais categorias de riscos a que as mercadorias se encontram expostas durante a execução do transporte⁶⁹.

Num primeiro grupo, relativo aos riscos próprios ou inerentes ao meio de transporte, podemos integrar riscos como a antiguidade do veículo e estado de conservação, a sua tonelagem, adequação às condições atmosféricas e do trajecto, etc.

A própria viagem acarreta riscos relacionados com fenómenos atmosféricos, como tempestades, avalanches, trovoadas, inundações, etc., com fenómenos geológicos, tais como sismos, erupções vulcânicas, derrocadas, deslizamento de terras e outros acidentes vários. Além disso, o próprio trajecto, operações de carga e descarga e eventuais transbordos, condições dos portos e armazéns são, só por si, potenciadores de risco.

Em terceiro lugar, podemos situar os perigos específicos das mercadorias pela sua natureza – perigosa ou perecível –, eventual fragilidade, peso e volume⁷⁰. Muitíssimo importante na prevenção destes riscos é a adequada embalagem dos produtos e correcta estiva.

Numa outra categoria estão os riscos originados por interferência humana. Podem decorrer de acidente ocorrido com o veículo – colisão, capotagem, descarrilamento – ou outros,

⁶⁸ Cfr. JUAN LUIS PULIDO BEGINES, *op. cit.*, p. 21, nota 29.

⁶⁹ Para uma enumeração mais detalhada, cfr. FRANCISCO BONET ARMENGOL, *Los Seguros*, pp. 78 e ss.

⁷⁰ Por exemplo, quebra, derrame, evaporação, oxidação, etc.

como roubo⁷¹, furto, extravio, falta de entrega, etc.⁷². Há que ressaltar os actos dolosos do tomador, segurado, seus representantes e auxiliares que não estão, salvo disposição em contrário, cobertos⁷³.

Por último, temos os riscos políticos e sociais. Ainda que se trate de factos humanos, é costume distingui-los dos anteriores pela sua natureza e características⁷⁴. Nesta categoria encontram-se fenómenos como revoluções, guerras, motins, tumultos, insurreições, terrorismo, embargos, greves, *lock-out*, boicotes, etc. Também estes riscos são, em regra, excluídos da cobertura⁷⁵.

4.3.4 SINISTRO, PERDAS E DANOS

O sinistro é o evento gerador de perdas e danos em que se materializa o risco.

Neste âmbito é frequente distinguir entre perdas e danos.

A perda constitui a destruição ou desaparecimento do bem seguro. Ela pode ser total ou parcial, consoante se perca todo o carregamento ou apenas parte.

Dano significa supressão ou diminuição dum situação favorável que estava protegida pelo ordenamento⁷⁶.

A variedade de danos que pode ocorrer é enorme. Na esteira de H. FISCHER⁷⁷ vamos reportar-nos a um tipo peculiar que tem a denominação anglo-saxónica de *sentimental damage*.

Sob esta designação estão compreendidos os prejuízos causados pelo mero facto de haver receio de que a mercadoria tenha sofrido um dano. É o caso de ter havido, por exemplo, uma colisão ou um descarrilamento e, conseqüentemente, apesar de as mercadorias terem permanecido intactas, se ter instalado o temor de que as mesmas se estragaram. Ora, tal temor reflectir-se-á negativamente na possibilidade de venda e nas próprias condições, nomeadamente no preço, exigíveis ao comprador.

⁷¹ Mercadorias de importação estão normalmente mais expostas a este perigo. Cfr. H. FISCHER, *op. cit.*, pp. 82 e ss.

⁷² Cfr. FRANCISCO BONET ARMENGOL, *op. cit.*, pp. 55 e 56.

⁷³ Art. 46.º.

⁷⁴ Nomeadamente pelo seu carácter colectivo e gravidade que podem assumir.

⁷⁵ A possibilidade genérica da sua exclusão consta do art. 45.º, n.º 2.

⁷⁶ Cfr. ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, *Tratado*, I, p. 271

⁷⁷ Cfr. *op. cit.*, pp. 55 e ss.

De acordo com a noção de contrato de seguro de transporte avançada⁷⁸, os danos típicos deste seguro são danos materiais sofridos pelas coisas transportadas. No nosso exemplo, o dano não é material uma vez que as coisas se mantiveram no mesmo estado de conservação, fisicamente nada se alterou. Assim sendo, este dano, no nosso direito, só poderá ser indemnizado como lucro cessante⁷⁹. Como veremos, além das mercadorias transportadas, pode ser objecto da cobertura o lucro cessante. Parece que este dano, que efectivamente existe e se repercute no património do titular das mercadorias que já não as conseguirá vender ou só o fará com um preço muito baixo, quiçá inferior ao custo de produção, só poderá ser indemnizável *ex vi* da cobertura do lucro cessante.

Podemos também distinguir os gastos, que são ainda danos relacionados com o sinistro. Esta subcategoria é muitíssimo relevante no âmbito do seguro marítimo por causa do regime das avarias grossas ou comuns e simples ou particulares, previsto nos arts. 634.º e ss. do Código Comercial. Dado o âmbito do presente trabalho não o desenvolvemos aqui – fica, contudo, a nota.

São para nós relevantes, em especial, os gastos de salvamento.

O salvamento é uma obrigação do tomador/segurado que não constava expressamente do Código Comercial⁸⁰, embora fosse defendida a partir do art. 437.º, n.º 2, segundo o qual o seguro fica “sem efeito” se o sinistro for causado pelo segurado⁸¹. Se dúvida houvesse, encontra-se hoje dissipada pelos arts. 126.º e 127.º do DL n.º 72/2008.

Decorre destes artigos que, em caso de sinistro, devem ser tomadas as medidas possíveis⁸² para prevenir ou limitar os danos pelo tomador, segurado ou, eventualmente, beneficiário. O incumprimento deste dever pode acarretar uma diminuição, ou mesmo perda, da prestação do segurador. O contrato pode prever uma redução da indemnização a pagar pelo segurador se não forem empreendidos esforços para evitar ou diminuir os danos. Da mesma forma, se o incumprimento da obrigação de salvamento for doloso e determinante da extensão do dano, pode ser clausulada a perda da cobertura⁸³.

⁷⁸ *Supra* 4.2.

⁷⁹ Desenvolveremos este aspecto de regime *infra*. Cfr. 5.5.

⁸⁰ Cfr. JOSÉ CARLOS MOUTINHO DE ALMEIDA, *op. cit.*, p. 206

⁸¹ Cfr. JOSÉ VASQUES, *op. cit.*, pp. 268 e 269.

⁸² “Possíveis” deve servir aqui para delimitar não só daquelas que são fisicamente impossíveis como das que não são exigíveis em virtude, por exemplo, de acarretarem graves perigos pessoais. Cfr. LUIS DA CUNHA GONÇALVES, *Comentário*, pp. 570 e ss.

⁸³ Art. 101.º, n.ºs 1 e 2, *ex vi* do art. 126.º, n.º 3.

Caso sejam efectivamente realizados esforços de salvamento, ainda que infrutíferos, o segurador deverá compensar as despesas efectuadas, desde que tenham sido razoáveis e proporcionadas⁸⁴.

⁸⁴ Art. 127.º, n.º 1.

5. REGIME JURÍDICO

O seguro de transporte de coisas é objecto de regulamentação especial⁸⁵ nos arts. 450.º e ss. do Código Comercial e nos art. 155.º e ss. do DL n.º 72/2008.

O presente trabalho, uma vez balizado pela reforma do contrato de seguro, terá maior incidência no regime estabelecido pelo Decreto-Lei, sem prejuízo da comparação entre os dois regimes, que será do maior interesse.

5.1. GENERALIDADES

Tratando-se o seguro de transporte de coisas de um seguro de danos⁸⁶, consideramos conveniente começar por uma breve descrição das normas e princípios aplicáveis a este ramo de seguros, uma vez que, inevitavelmente, elas irão influenciar a sua configuração. Do mesmo modo e pelo mesmo motivo, algumas referências ao regime comum, agora dado pelo Título I do DL n.º 72/2008, serão feitas preliminarmente à análise do regime especial do seguro de transporte de coisas previsto nos artigos *supra* mencionados⁸⁷.

Os seguros de danos são aqueles que têm por objecto “coisas, bens imateriais, créditos e quaisquer outros direitos patrimoniais”⁸⁸. Dentro destes é possível distinguir os seguros de coisas dos seguros de responsabilidade⁸⁹. A característica fundamental dos primeiros é que a cobertura se dirige às perdas e danos materiais dos objectos em causa, enquanto que no segundo o risco é a reclamação por terceiro de indemnização que atingirá o património.

Uma decorrência muito importante deste tipo de seguro é que a prestação do segurador visa a reparação do dano sofrido, pelo que está limitada ao dano decorrente do sinistro⁹⁰, não podendo ser auferido um benefício através do seguro⁹¹. É nisto que consiste o princípio indemnizatório, que preside a toda a disciplina dos seguros de danos.

⁸⁵ Não é, contudo, tendência generalizada noutros ordenamentos esta autonomização face ao regime geral do seguro de danos. Entre nós, o articulado de MOITINHO DE ALMEIDA também não o destacava.

⁸⁶ *Supra* 4.2.

⁸⁷ Não temos, todavia, o intuito de sermos exaustivos. Inclusivamente, iremos descrever aqueles aspectos que sabemos ter mais repercussões no seguro objecto do nosso trabalho.

⁸⁸ Art. 123.º.

⁸⁹ Cfr. MAURICE PICARD/ANDRE BESSON, *Traité Général*, II, pp. 4 e ss.

⁹⁰ Art. 128.º.

⁹¹ Cfr. MAURICE PICARD/ANDRE BESSON, *op. cit.*, p. 15; VASQUES, JOSE, *op. cit.*, p. 141.

O fundamento deste princípio é encontrado em dois vectores: por um lado, o risco de sinistros voluntários; por outro, o perigo de especulação e transformação do seguro num contrato de azar⁹².

Este princípio leva, precisamente, a que a prestação efectuada pelo segurador nunca possa exceder o valor da coisa no momento do sinistro. Por outro lado, ele influenciará as regras em sede de cálculo dos danos indemnizáveis.

É ainda este princípio que norteia as disposições relativas ao sobresseguo, subseguro e pluralidade de seguros.

O sobresseguo, regulado no art. 132.º, ocorre quando o capital seguro – limite máximo da responsabilidade do segurador – excede o valor do interesse seguro. Nestes casos, a indemnização limitar-se-á ao dano (valor seguro), podendo ser requerida a redução do contrato.

Já para a situação inversa, de capital seguro inferior ao valor do interesse seguro, a solução é a da proporcionalidade⁹³. Nestes casos, designados de subseguro, a indemnização é calculada em função da proporção entre aqueles dois valores. Tomemos o exemplo de ROMANO MARTINEZ⁹⁴: estando segurada por 500 uma casa que vale 1000, se os danos orçarem em 250, a seguradora só paga 125. A justificação desta regra é encontrada na possível falta de correspectividade entre o prémio pago pelo tomador do seguro e o bem seguro⁹⁵.

A situação de segundo seguro ou pluralidade de seguros, como é agora chamada pelo legislador, verifica-se quando o mesmo interesse é objecto de mais do que um seguro com coincidência temporal e do âmbito da cobertura⁹⁶. Nestes casos, o tomador do seguro ou o segurado devem, logo que constatem a situação, informar todos os seguradores da existência de pluralidade de seguros. O regime é desenvolvido no art. 133.º.

É de referir que esta situação pode, com relativa facilidade, verificar-se no seguro de transporte de mercadorias. Acontecerá desde logo porque, por exemplo, o carregador-tomador não informa o destinatário das mercadorias que já as seguiu e este, para proteger o seu interesse, contrata segundo seguro sobre as mesmas mercadorias.

A sub-rogação pelo segurador é outra característica dos seguros de danos. Esta figura permite ao segurador, depois de paga a indemnização, sub-rogar-se nos direitos do segurado

⁹² Cfr. *idem*, *op. cit.*, pp. 19 e ss.

⁹³ Art. 134.º.

⁹⁴ Cfr. *Contrato de Seguro*, p. 159, n.r. 8.

⁹⁵ Cfr. PEDRO ROMANO MARTINEZ, *idem*, p. 159.

⁹⁶ Cfr. o elenco de requisitos de JOSÉ VASQUES, *op. cit.*, pp. 147/8

contra eventuais terceiros responsáveis pelo sinistro⁹⁷. Visa fundamentalmente, por um lado, permitir que o segurador consiga recuperar o que desembolsou e, pelo outro, evitar a dupla indemnização pelo beneficiário que, depois de recebida a prestação da seguradora, ainda acciona o terceiro responsável pelo mesmo dano, lucrando assim com o sinistro.

Outra norma constante do regime do seguro de danos, ainda que supletiva, é o art. 124.º, relativo aos vícios próprios da coisa segura que remete para os arts. 24.º a 26.º. Nos termos deste artigo, o tomador – ou o segurado – deverá declarar com exactidão as circunstâncias conhecidas que possam influir na apreciação do risco. Assim, se o tomador conhecia o vício e dolosamente não o declarou, o contrato celebrado é anulável mediante declaração remetida ao tomador do seguro. Já no caso de omissão negligente, o novo regime confere duas opções, ainda que com clara preferência pela primeira. O segurador pode propor uma alteração do contrato ou fazer cessar o mesmo, tendo, neste caso, de demonstrar que não celebra contratos para a cobertura dos riscos relacionados com o facto omitido. Este regime contrasta com o do Código Comercial. O art. 437.º, 2.º previa que o seguro ficaria “sem efeito” se o vício próprio fosse conhecido e não declarado. É uma evolução natural tendo em conta também que de um sistema rígido de *nulidade*⁹⁸ em caso de declarações inexactas e omissões do art. 429.º se passou para este sistema mais detalhado consoante as circunstâncias.

Outra classificação que fizemos do seguro de transporte foi como sendo um seguro de grandes riscos⁹⁹. Dissemos logo que esta característica influi na liberdade das partes. Efectivamente, apesar de ter sido intuito – e resultado – desta reforma conferir maior autonomia às partes, a verdade é que, nestes contratos, ela resulta ainda mais ampla.

A propósito desta liberdade, queremos deixar a nota de que ela se estende ao domínio de escolha da lei aplicável. É uma questão que pode revestir especial importância uma vez que o seguro de transporte está, não raras vezes, aliado a transacções internacionais em que existe, portanto, uma situação plurilocalizada com ligação a diferentes ordenamentos jurídicos¹⁰⁰.

5.2. ÂMBITO

⁹⁷ Art. 136.º.

⁹⁸ A questão de saber se esta invalidade corresponde efectivamente a nulidade ou anulabilidade era largamente debatida. Na jurisprudência, apesar da divergência, parece ter reunido mais apoiantes a tese da anulabilidade. *Vide*, a título exemplificativo, Ac. STJ de 11 de Julho de 2006, *in* CJ (STJ) 2006, II, pp. 151 e ss, Ac. STJ de 4 de Março de 2004, *in* CJ (STJ) 2006, I, pp. 102 e ss e Ac. RLx de 28 de Fevereiro de 1991, *in* CJ 1991, I, pp. 172 e ss.

⁹⁹ *Supra* 4.2.

¹⁰⁰ As normas de Direito Internacional Privado constam dos arts. 5.º e ss.

Entrando agora na regulamentação específica deste tipo de seguro, começamos por delimitar o objecto desta regulamentação.

O art. 450.º do Código Comercial referia-se ao transporte “por terra, canais ou rios”. Lembramos que o seguro marítimo era regulado não na secção do seguro de transporte mas num título especialmente dedicado aos seguros contra riscos do mar, constante do Livro III do Código Comercial, intitulado “Do Comércio Marítimo” (arts. 595.º e ss).

O art. 155.º do novo regime, por sua vez, refere-se ao transporte de coisas por via terrestre, fluvial, lacustre ou aérea. Expressamente excluídos estão os seguros de transporte marítimo¹⁰¹ e o de envios postais que são regulados por lei especial.

Assim, temos como âmbito desta regulação os seguros de transporte de coisas, salvo envios postais, qualquer que seja o meio de transporte, com excepção do marítimo¹⁰².

5.3. LEGITIMIDADE

Em termos gerais, o seguro pode ser contratado por conta própria ou alheia. No primeiro caso o interesse em causa é do próprio tomador do seguro, no segundo trata-se de interesse de terceiro, o segurado.

O seguro por conta de outrem surge-nos precisamente quando o tomador (pessoa que contrata o seguro) não coincide com o segurado (pessoa no interesse da qual ele é celebrado)¹⁰³.

Este terceiro por conta de quem se contrata pode ser determinado ou indeterminado. A titularidade subjectiva do interesse segurado é naturalmente indispensável, mas pode permanecer oculta até à verificação do sinistro¹⁰⁴. Isto porque o segurado não é o interesse em si, mas unicamente o seu titular. Assim, nada obsta a que fique indeterminado, desde que seja determinável em momento posterior, nomeadamente, aquando da ocorrência do sinistro.

Uma categoria especial de seguro por conta de outrem é o seguro por conta de quem pertencer.

¹⁰¹ Como atrás referido, consta do preâmbulo do DL n.º 72/2008 a explicação da exclusão dos seguros marítimos desta reforma do contrato de seguro. Diz-se que não se justificava a sua inclusão no regime geral, não só pelas várias especificidades, muitas vezes resultantes da evolução histórica, como pelo tratamento internacional.

¹⁰² Veremos adiante como pode haver uma pequena *nuance* nesta afirmação. Cfr. *infra* 5.8

¹⁰³ Cfr. FRANCISCO GUERRA DA MOTA, *op. cit.*, p. 478.

¹⁰⁴ Cfr. *idem*, *op. cit.*, p. 486.

Ela é utilizada, em geral, quando o titular do interesse é incerto no momento da conclusão do contrato ou quando pode variar durante a vigência do mesmo. Ela é geralmente usada quando os interesses a segurar estão previstos como subjectivamente variáveis ou destinados a uma rápida circulação¹⁰⁵.

É fácil ver a ligação com o nosso tema. Esta modalidade é efectivamente muito importante no âmbito do seguro de transporte de mercadorias. É muito frequente que as mercadorias transportadas se destinem a venda ou revenda. Sucede, também, não raras vezes, que durante o próprio transporte as coisas vão sendo transmitidas sucessivamente, com isto mudando o titular do interesse sobre as mesmas.

Assim, esta modalidade de seguro por conta de outrem assume uma “função circulatória” ao permitir a automática transferência da cobertura do seguro em caso de transmissão das coisas seguras, com determinação do segurado no momento da verificação do sinistro¹⁰⁶. Esta função circulatória refere-se tanto ao seguro como às próprias coisas. O facto de a apólice poder seguir os títulos que representam as mercadorias no seu processo ambulatório protegendo os sucessivos adquirentes, facilita efectivamente a sua transmissão¹⁰⁷.

Nestes casos, o direito à indemnização adquire-se pelo mero facto da titularidade do interesse.

Não quer isto dizer que, caso o seguro tenha sido contratado por conta própria e a coisa transmitida, o titular não tenha direito algum. O que sucede é que o tomador terá de transmitir esses direitos. Na vigência do Código Comercial, o art. 431.º, salvo disposição em contrário entre o tomador e o segurador, prescrevia a transmissão do seguro pelo simples facto de ter sido transferida a propriedade do objecto seguro. Nos termos do art. 95.º, n.º 2, do novo regime, esta transmissão, salvo disposição em contrário, também é automática, mas apenas nos casos em que o tomador coincide com o segurado – o que, como vimos, pode não suceder.

Existe outra solução. É a própria transmissão da apólice. Decorre das regras do art. 38.º que a apólice é transmissível, por endosso se for à ordem, ou por tradição se for ao portador. Caso seja nominativa, só será possível através de cessão da posição contratual – sendo que esta já carece do consentimento do segurador.

A diferença é que, nos casos de seguro por conta de quem pertencer, o direito ao pagamento da indemnização é adquirido pelo simples facto da titularidade do interesse e, no outro, além da averiguação do interesse é necessária a detenção da apólice¹⁰⁸.

¹⁰⁵ Cfr. *idem*, *op. cit.*, p. 483.

¹⁰⁶ Cfr. JOSÉ MIGUEL DE FARIA ALVES BRITO, *op. cit.*, p. 67.

¹⁰⁷ Cfr. FRANCISCO GUERRA DA MOTA, *op. cit.*, p. 483.

¹⁰⁸ Cfr. *idem*, *op. cit.*, p. 482; JOSÉ MIGUEL DE FARIA ALVES BRITO, *op. cit.*, p. 76.

No âmbito do Código Comercial não havia regra para este tipo de contratação, em sede de seguro de transporte.

Com o novo regime temos uma norma específica, o art. 156.º, sob a epígrafe de legitimidade. Esta norma esclarece que pode ser celebrado seguro por conta do segurado, situação em que é aplicável o art. 48.º, norma genérica relativa ao seguro por conta de outrem.

O seguro por conta é válido se o tomador tiver um interesse – pecuniário ou moral – no contrato¹⁰⁹. Daí a especificidade do art. 156.º, n.º 2 que exige que seja mencionada a qualidade em que o tomador contrata o seguro.

5.4. OBJECTO

Para efeito de aferição do conteúdo do contrato, torna-se necessário, em primeiro lugar, atender ao objecto do seguro e aos riscos cobertos na apólice. Mas antes de atender às particularidades de cada contrato, importa ter em conta o tipo de seguro em causa. Há uma tipificação aberta das modalidades de seguros da qual se depreende uma prévia determinação do risco coberto. Assim, estando perante um seguro de [transporte de coisas] já está pressuposto um certo tipo de risco coberto no contrato¹¹⁰.

O objecto típico do seguro de transporte são as coisas objecto de tal transporte. O seguro visa cobrir os riscos de perdas e danos materiais sofridos pelas mercadorias em virtude da operação de transporte.

Trata-se, como dissemos, de um seguro de danos, pelo que será sempre um seguro de coisas materiais ou de lucro esperado^{111 112}.

No que concerne ao objecto, há naturalmente que ter em conta os limites da licitude do conteúdo negocial¹¹³. Além destes limites gerais, queremos dar conta de uma norma específica relacionada com o transporte – o art. 14.º, n.º 1, al. c): são proibidos os seguros que cubram riscos de transporte de estupefacientes ou drogas cujo consumo seja interdito.

¹⁰⁹ Cfr. MAURICE PICARD/ANDRÉ BESSON, *op. cit.*, pp. 403 e ss. Chegam mesmo a dar o seguinte exemplo: “un commerçant, dans le but d’attirer ou de satisfaire la clientèle, peut contracter une assurance pour compte contre les risques de transport dans l’intérêt des acheteurs à qui il vendra et expédiera ses marchandises.”

¹¹⁰ Cfr. PEDRO ROMANO MARTINEZ, *Contratos Comerciais*, p. 75

¹¹¹ Cfr. ANTIGONO DONATI, *Manuale*, p. 266

¹¹² Desenvolveremos *infra* a questão do lucro esperado. *Vide* 5.5.

¹¹³ Art. 14.º, n.1 do DL n.º 72/2008 e 280.º do Código Civil.

Naturalmente, outros transportes ilícitos não poderão ser segurados. É o que decorre das referidas regras gerais de licitude dos negócios. Ainda que não caiba no nosso tema em virtude do objecto, se alguém contratar um transporte para traficar pessoas para exploração sexual, por exemplo, tal contrato não será segurável. O mesmo se estiver em causa contrabando.

Em suma, só poderão ser cobertos riscos lícitos.

Outra nota referente à cobertura prende-se com aqueles danos que são inevitáveis ou usuais face à natureza das mercadorias ou das circunstâncias normais do transporte. Estes danos não devem ser cobertos¹¹⁴, uma vez que falta, quanto a eles, a aleatoriedade característica do seguro.

Falámos *supra*¹¹⁵ sobre a questão dos vícios próprios das mercadorias. Na altura a questão foi abordada sobre a perspectiva da omissão de declaração. Contudo, pode suceder que o tomador as declare. Nesses casos, o que sucede é a sua exclusão da cobertura.

Assim, os danos provocados nas mercadorias por vícios próprios das mesmas não estão cobertos. No entanto, se a destruição ou deterioração da coisa por vício próprio não é objecto da garantia, já o serão os danos causados por essa mesma coisa noutras também seguras¹¹⁶. Ou seja, se é feito um carregamento de espelhos e móveis. Se por vício próprio os espelhos se estilhaçam e um caco risca uma peça de mobiliário, então teremos dois danos: (i) os espelhos destruídos, que não serão cobertos em virtude de apresentarem vício próprio; e (ii) o móvel deteriorado, que já será abrangido pela cobertura.

Tradicionalmente, a cobertura prevista para o transporte marítimo era uma cobertura de todos os riscos¹¹⁷, designada *All Risks*¹¹⁸. Falava-se, a este propósito, no princípio da universalidade do risco.

Decorria deste princípio que o seguro não era feito contra um ou vários riscos determinados, mas sim contra todos os riscos que pudessem ocorrer durante o transporte, decorrentes da natureza das coisas e do transporte (riscos de transporte)¹¹⁹. Ficariam excluídos os danos resultantes de vício próprio das coisas¹²⁰ e de barataria do capitão¹²¹.

¹¹⁴ Cfr. H. FISCHER, *op. cit.*, p. 23.

¹¹⁵ Vide 5.1.

¹¹⁶ Cfr. JOSÉ CARLOS MOUTINHO DE ALMEIDA, *op. cit.*, p. 155.

¹¹⁷ Entenda-se risco em sentido próprio. Esta cláusula não abarca danos inevitáveis. Cfr. ROBERT H. BROWN/JOHN J. NOVITT, *Marine Insurance*, p. 101.

¹¹⁸ Se consultarmos o Código Comercial, verificamos que o art. 604.º ainda contém a regra, embora supletiva, da cobertura *All Risks*.

¹¹⁹ Cfr. JOAQUÍN GARRIGUES, *op. cit.*, p. 316; RODRIGO URÍA/AURELIO MÉNENDEZ, *op. cit.*, p. 641.

¹²⁰ Cfr. ANTIGONO DONATI, *op. cit.*, p. 269.

¹²¹ Cfr. FRANCISCO BONET ARMENGOL, *op. cit.*, p. 35.

Na prática convencional, através da especificação nas apólices dos riscos incluídos, foi abandonado o princípio da universalidade dos riscos, convertendo-se num princípio de pluralidade de riscos¹²².

No anteprojecto do regime do contrato de seguro, o art. 153.º acolhia este princípio da pluralidade de riscos ao prever que estariam cobertos todos os riscos de transporte não excluídos. Verificamos, porém, que a formulação foi afastada ao se consagrar, na versão aprovada, o sistema dos *Named Risks*. Agora, não são abrangidos todos os riscos decorrentes da execução do transporte, mas apenas aqueles que forem especificados no contrato.

5.5. CAPITAL SEGURO

O capital seguro representa o limite da responsabilidade do segurador.

Segundo o art. 49.º, salvo quando seja determinado por lei, cabe ao tomador indicar o valor da coisa a segurar, para efeitos de determinação do capital seguro. Temos, também, a este propósito uma disposição especial em sede de seguro de transporte, o art. 159.º

No Código Comercial regia o art. 450.º – menos tecnicamente apurado – segundo o qual o capital seguro correspondia ao valor do objecto, acrescidos das despesas¹²³ até ao lugar de destino e o lucro esperado. O parágrafo único ressalvava, contudo, que este apenas seria devido se avaliado separadamente na apólice. É o que resulta também do art. 159.º, n.º 2, que se refere ao lucro cessante, de acordo com a terminologia mais usual nos tempos que correm¹²⁴.

Assim, para se determinar o prejuízo indemnizável devem ser tomados em conta aqueles dois factores: valor da coisa e lucro esperado (desde que avaliado separadamente).

No que respeita ao primeiro factor, o novo regime fala em valor da coisa no local e na data do carregamento, acrescido do custo de transporte até ao destino¹²⁵.

O ordenamento espanhol faz uma diferenciação que o nosso legislador optou por não fazer. O art. 62.º, segundo parágrafo, da *Ley del Contrato de Seguro*¹²⁶, distingue a situação de

¹²² Cfr. JUAN LUIS PULIDO BEGINES, *op. cit.*, pp. 35 e 36.

¹²³ Incluíam-se “despesas de carga e descarga, fretes e seguros”. Cfr. ABÍLIO NETO, *Código Comercial*, p. 291.

¹²⁴ E é o que decorre, para os seguros em geral, do art. 130.º, n.º 2.

¹²⁵ Sobre a determinação do valor, cfr. JOSÉ CARLOS MOITINHO DE ALMEIDA, *op. cit.*, pp. 158 e 159; PEDRO ROMANO MARTINEZ, *Contrato de Seguro*, pp. 164 e 165.

¹²⁶ *Ley 50/1980*, de 8 de Outubro.

mercadorias destinadas a venda. Nestes casos, o valor atendível é o das coisas no local de destino das mesmas.

Efectivamente, o nosso ordenamento não prevê directamente esta possibilidade. No entanto, ela é configurável.

Pensemos no que representa esta consideração do valor das coisas destinadas a venda no local de destino. O elemento venda traz-nos à colação um outro factor – o preço. Ora, o valor das coisas no local de destino será o preço delas. Assim, parece-nos que a diferença entre o valor das mercadorias na data e local de carregamento e o valor delas no destino é apenas o lucro. Subtraindo ao valor de destino (preço) o valor das mercadorias aquando do carregamento, resta-nos o lucro. Resulta que o nosso ordenamento prevê a possibilidade de segurar o lucro. A principal diferença com o regime espanhol é que este é automático – resulta da lei que o valor a atender será aquele –, enquanto que o nosso depende da avaliação deste valor, feita pelas partes no contrato, uma vez que, além do valor da coisa, se tem em conta o lucro cessante.

Esta possibilidade de segurar o lucro cessante foi discutida doutrinária e jurisprudencialmente durante longos anos. Em França, a nível legislativo, esteve proibida até 1885¹²⁷.

Entendia-se que o princípio indemnizatório se oporia ao seguro de tais “danos especiais”¹²⁸.

Por um lado, temia-se pela sua perigosidade. Suspeitava-se que tal seguro retirasse o interesse de conservação dos objectos seguros e de evitar sinistros¹²⁹. Além disso, tal seguro configurava-se como susceptível de gerar benefício, algo que é contrário à essência do seguro como reparação de danos.

É preciso enquadrar convenientemente a figura do lucro esperado. Ela configura uma modalidade de dano, por contraposição aos danos emergentes. Assim, apesar de se utilizar o vocábulo “lucro”, estamos ainda a tratar de danos que, como tal, merecem a protecção que a contratação de um seguro visa conferir¹³⁰.

Em relação à anterior redacção, podemos observar uma inovação – trata-se da possibilidade de estipulação contratual do valor.

¹²⁷ Mesmo nesta altura apenas foi permitida no âmbito dos seguros marítimos. A permissão para os seguros em geral só viria a ocorrer mais tarde, em 1930. Cfr. JOSÉ CARLOS MOITINHO DE ALMEIDA, *op. cit.*, pp. 157 e 158. Mais desenvolvidamente, cfr. CHARLES WEENS, *L'Assurance de Choses*, pp. 165 e ss.

¹²⁸ Cfr. CHARLES WEENS, *op. cit.*, p. 161.

¹²⁹ Cfr. CHARLES WEENS, *op. cit.*, p. 162.

¹³⁰ Neste sentido, Cfr. CHARLES WEENS, *op. cit.*, p. 163, ao referir que « le gain manqué est donc un élément du dommage, et tant que l'indemnité ne dépasse pas la réparation du dommage, il n'y a pas de bénéfice possible pour l'assuré et, partant, pas de sinistre volontaire à craindre ».

Esta possibilidade faz despertar o interesse quanto a uma questão, particularmente estudada na doutrina estrangeira, que é a das apólices estimadas ou de valor estimado¹³¹, muito utilizadas neste âmbito do seguro de transporte (internacional, principalmente). Sob esta designação são tratados aqueles contratos em que as partes, por acordo, avaliam o objecto, estimando o seu valor¹³². Este valor representará o capital seguro, vinculando ambos os contraentes.

A validade destas apólices é inquestionável no direito anglo-saxónico.

No entanto, tendo em conta o princípio indemnizatório, pode causar alguma estranheza e hesitação. Efectivamente, perante uma sobreavaliação do bem pode haver um certo enriquecimento. A jurisprudência traça duas exigências¹³³: de um lado, o conhecimento e aceitação pelo segurado – sempre que haja fraude¹³⁴, o segurador pode impugnar o valor, sendo depois este determinado nos termos gerais; do outro, a não sobreavaliação excessiva – considera haver má fé nestes casos, pelo que traça aí um limite ao funcionamento da autonomia privada de estabelecimento do valor.

De facto, a supletividade da nossa lei abre portas a esta prática. Não obstante, este carácter dispositivo não implica reconhecer às partes a faculdade de alterar princípios configuradores dos contratos de seguro¹³⁵, nomeadamente o princípio indemnizatório que parece assim poder perigar.

Estas apólices são, efectivamente, úteis na medida em que permitem suprimir perdas de tempo e custos na elaboração do capital seguro. No entanto, quando o valor do interesse não coincide com o valor estimado podem surgir dificuldades.

Podemos configurar duas situações. Na primeira, o valor do interesse é superior ao valor convencionado, na segunda verifica-se o inverso.

No primeiro grupo de casos, o que se verifica é uma situação semelhante à de subseguro, uma vez que o valor constante da apólice é inferior ao valor do interesse. A diferença relativamente às situações típicas de subseguro é que o valor não é aqui unilateralmente declarado mas sim bilateralmente convencionado. A aplicação directa e imediata das normas

¹³¹ *Valued policy, polizza stimata, póliza estimada.*

¹³² Cfr. *Marine Insurance Act* de 1906.

¹³³ Cfr. FRANCISCO BONET ARMENGOL, *op. cit.*, p. 99.

¹³⁴ Na prática, a sua prova pode revelar-se de extrema dificuldade. Assim, H. FISCHER recomenda a comprovação cuidadosa do valor dos bens, através de facturas comerciais e outros documentos, de forma a que o segurador possa formar uma ideia o mais aproximada possível do valor real das coisas. Cfr. *op. cit.*, p. 108.

¹³⁵ Cfr. PABLO GIRGADO PERANDONES, *Algunas consideraciones*, p. 221.

do subseguro levaria à desconsideração total do acordo das partes e equivaleria a negar esta autonomia que o art. 159.º, n.º1 visa conferir às partes.

Em Espanha, onde esta liberdade se manifesta desde a promulgação da lei de 1980, os Tribunais têm entendido que o segurador pode solicitar um aumento do valor estimado, até à convergência com o valor real, aumentando, em consequência, o prémio. Caso este incremento não seja possível, o *Tribunal Supremo* entende que se deve reduzir proporcionalmente a indemnização. Houve, no entanto, Autores que se manifestaram contra a aplicação da regra da proporcionalidade por ser contrária à lógica do valor estimado¹³⁶.

Pode, de facto, considerar-se existente essa contrariedade. No entanto, ela é preferível à violação do princípio indemnizatório.

Já na hipótese inversa, i.e., valor estimado superior ao valor real do interesse, a solução encontrada pelo *Tribunal Supremo* é distinta consoante a sobreavaliação seja considerável – caso em que poderá ser impugnada – ou não – situação em que vinculará o segurador ao pagamento do montante acordado.

Julgamos que, atenta a possibilidade de convencionar valor, não devem ser aplicadas automaticamente as regras do sobresseguro e subseguro. No entanto, quando a situação concreta cause sérias dúvidas respeitantes à violação do princípio indemnizatório, deve o valor acordado ser posto em causa e ajustado de acordo com o referido princípio.

5.6. PERÍODO DE COBERTURA

Dá por nome de período de cobertura aquele durante o qual o objecto seguro está efectivamente coberto contra os riscos estipulados¹³⁷.

Nos termos do Código Comercial, o contrato de seguro regulava-se pelas disposições da apólice não proibidas por lei e, supletivamente, pelas disposições do Código.

O art. 426.º, 5.º do Código Comercial, em sede de regime geral, referia que, da apólice, deveria constar o tempo em que começam e acabam os riscos. Já o art. 452.º, específico do seguro de transporte, postulava que “os riscos do segurador começam com o recebimento pelo transportador e acabam com a entrega por ele feita dos objectos segurados”.

O artigo não refere o *onde*, nem o *a quem*, desta entrega, mas não pode deixar de se considerar que é a entrega, feita no local de destino, ao destinatário¹³⁸. Logicamente, se o

¹³⁶ Cfr. IGNACIO ARROYO, *El marco jurídico*, p. 64, *apud* PABLO GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, p. 222.

¹³⁷ Cfr. H. FISCHER, *op. cit.*, p. 98

¹³⁸ Cfr. LUÍS DA CUNHA GONÇALVES, *op. cit.*, p. 75.

destinatário se recusar injustificadamente a receber as mercadorias, o transportador poderá consigná-las ou depositá-las, considerando-se, assim, findo o período de cobertura.

De entre a pouca jurisprudência que há sobre este tipo de seguro, foi-nos possível constatar que os Tribunais interpretaram esta disposição no sentido da imperatividade e consequente nulidade de cláusula em contrário. O Supremo Tribunal de Justiça entendeu que decorre da regulação especial do contrato de transporte que as disposições que prevêm o contexto da apólice, *v.g.* as respeitantes “ao tempo em que começam e acabam os riscos” não são supletivas¹³⁹. Assim, contrariando o clausulado norma imperativa a consequência é a nulidade nos termos gerais¹⁴⁰.

Talvez por isto, o regime do contrato de seguro, além do art. 42.º que, em termos gerais, atribui liberdade às partes, ressalva no art. 157.º, n.º 1 a possibilidade de convenção das partes. Se nada for convencionado, vale a regra já constante do Código Comercial que aqui é mantida – cobertura desde o recebimento das mercadorias pelo transportador até à respectiva entrega no termo do transporte.

Há que fazer a concretização deste conceito de “entrega”. Pensamos ser ainda válida a ideia expressa pelo STJ, segundo a qual a “entrega pressupõe a aceitação que não ocorre enquanto os objectos estão ainda sob controlo, manipulação e responsabilidade da transportadora”¹⁴¹.

O n.º 2 do mesmo artigo explicita, ainda, que esta disposição contratual pode ir, nomeadamente, no sentido de adoptar a chamada cláusula “armazém a armazém” – caso em que o início da cobertura opera desde o momento em que as mercadorias saem do armazém/domicílio do carregador, e o termo se dá no armazém/domicílio do destinatário.

Relativamente à densificação do conceito “saída”, que julgamos ser necessário fazer, entendemos que se trata da saída com finalidade de iniciar viagem e não, por exemplo, uma saída para fins de embalar a mercadoria¹⁴². Assim, se as mercadorias “saíram” para embalagem, devendo ser recolhidas já embaladas no dia seguinte pelo transportador, não se pode dizer que a cobertura se tenha iniciado com aquela primeira saída.

Logicamente, haverá que fazer aqui a ligação com o período de transporte.

¹³⁹ Cfr. Ac. STJ, de 28 de Junho de 1983, BMJ 328, pp. 608 e ss.

¹⁴⁰ Art. 280.º do Código Civil.

¹⁴¹ Cfr. Ac. STJ, de 10 de Abril de 1986, BMJ 356, pp. 401 e ss.

¹⁴² Cfr. H. FISCHER, *op. cit.*, p. 102.

A duração do transporte não está limitada ao período durante o qual os bens estão “na estrada”, a ser transportados – ela não se confunde com a deslocação das coisas¹⁴³. Considera-se que o transporte começa quando o transportador entra na posse¹⁴⁴ das coisas como transportador, assim que os bens lhe são entregues para iniciar o transporte¹⁴⁵. No entanto, é preciso que o seja na qualidade de transportador. Se a pessoa encarregada do transporte recebe, no seu armazém, as mercadorias como depositário durante dois dias antes da data de início da viagem, não se poderá dizer que detém as coisas na qualidade de transportador – ainda não está aqui a ser executado o contrato de transporte.

Não se trata de limitar o início do transporte ao momento do carregamento – não é só com a colocação das mercadorias no meio de transporte onde serão transportadas que se inicia o transporte. Simplesmente, também não se pode estender desmesuradamente a momentos anteriores ao contacto do transportador, enquanto tal, com a mercadoria.

Assim, consideramos que é preciso, em primeiro lugar, ver a que título o transportador se encontra na posse das coisas seguras e, depois, verificar se a saída do armazém se faz com intuito de iniciar viagem ou não.

5.7. APÓLICE

5.7.1. ESPÉCIES

O conteúdo da apólice é, naturalmente, muito variável. Sendo a autonomia privada imperante, tudo depende da configuração feita pelas partes, sendo praticamente inesgotável o tipo de clausulado contratável. Não obstante, no âmbito do seguro de transporte, há apólices mais frequentemente utilizadas.

O próprio art. 158.º, al. b), refere algumas.

Temos, desde logo, a apólice “avulsa”. Esta apólice é utilizada para uma viagem isolada – ela cobre os riscos inerentes a determinado transporte de mercadorias, incluindo eventuais transbordos ou escalas intermédias, bem como a utilização de distintos meios de transporte¹⁴⁶.

Contrapõe-se-lhe a apólice flutuante *lato sensu*. Dentro desta podemos distinguir a apólice flutuante *scripto sensu* (*floating policy*) da apólice aberta (*open policy*).

¹⁴³ Cfr. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *op. cit.*, p. 32.

¹⁴⁴ Não deve a expressão ser entendida em sentido técnico.

¹⁴⁵ Cfr. JASPER RIDLEY, *The Law of the Carriage*, p. 29.

¹⁴⁶ Cfr. FRANCISCO BONET ARMENGOL, *op. cit.*, p. 71.

Em ambos os casos a ideia subjacente é a existência de várias viagens, sujeitas a um valor máximo e tempo determinado. O objecto é incerto no momento da conclusão do contrato e irá sendo concretizado relativamente a cada viagem através da chamada “declaração de alimento” ou “boletim de aplicação”, em que se comunica ao segurador a mercadoria concreta e o valor correspondente. Poderá depois haver variações. Algumas esgotam a sua cobertura quando atingem a quantidade/valor das mercadorias previsto no contrato; noutras manter-se-á a cobertura através do pagamento de um incremento do prémio¹⁴⁷.

Já as apólices “a viagem” ou a “tempo” referem-se aos casos em que é coberto um X número de viagens com determinadas características previamente acordadas, ou, então, um determinado período de tempo, independentemente das viagens efectuadas na sua vigência.

Como referimos, outros tipos poderiam ser pensados e contratados. Fica, contudo, a menção àqueles que a lei refere.

5.7.2. ELEMENTOS OBRIGATÓRIOS

O esquema actual é semelhante ao do Código Comercial. Além dos elementos gerais que devem constar da apólice, prescreve-se outros que deverão ser enunciados na mesma.

No Código Comercial regia o art. 451.º, que ressalvava o art. 426.º. Agora, temos os arts. 158.º e 37.º.

No que concerne aos elementos específicos, temos alguns que se mantiveram de um texto para o outro, e outros que mudaram, tanto no sentido da supressão como no do aditamento.

Actualmente, são exigidas as seguintes menções:

- a) *O modo de transporte utilizado e a sua natureza pública ou particular*¹⁴⁸;
- b) *A modalidade de seguro contratado, nomeadamente se corresponde a uma apólice «avulso», a uma apólice «aberta» ou «flutuante» ou a uma apólice «a viagem» ou «a tempo»;*
- c) *A data da recepção da coisa e a data esperada da sua entrega;*
- d) *Sendo caso disso, a identificação do transportador ou transportadores ou, em alternativa, a entidade a quem caiba a sua determinação;*
- e) *Os locais onde devam ser recebidas e entregues as coisas seguras.*

¹⁴⁷ Cfr., para uma distinção mais pormenorizada, JOSÉ MIGUEL DE FARIA ALVES BRITO, *op. cit.*, pp. 57 e ss, e bibliografia aí referida.

¹⁴⁸ No anteprojecto, falava-se simplesmente em *tipo de transporte*.

O elo comum a todos estes elementos é a influência que, por uma forma ou por outra, têm no risco a que estão sujeitas as coisas durante o período de cobertura.

Comparativamente com o Código Comercial, verificamos que as alíneas a), c), d) e e) coincidem, em certa medida, com os n.ºs 6.º, 1.º, 3.º e 5.º do referido artigo.

No que respeita à al. c), já não importa *o tempo em que a viagem se deverá efectuar* mas sim o momento de recepção da coisa e a data esperada da sua entrega¹⁴⁹.

De notar que deixou de se exigir a referência à rota e à existência de interrupções durante a viagem¹⁵⁰. Efectivamente, o trajecto é um factor importante na determinação do risco. Mas tendo-se abandonado o sistema *All Risks*, a sua relevância da previsão na apólice diminuiu. Também a inexistência de interrupções durante a viagem, cuja menção deixou de ser exigida, perdeu em parte o seu interesse.

5.8. TRANSPORTE MULTIMODAL

Não raras vezes, durante a operação de transporte de mercadorias são utilizados vários meios sucessivamente. Esta realidade tem por nome transporte multimodal.

Estando envolvidos vários meios de transporte, suscita-se a questão de saber qual o regime aplicável. Independentemente da legislação aplicável ao contrato de transporte, interessa-nos aqui determinar qual a aplicável ao seguro de transporte.

Uma vez que é unitária a regulamentação do transporte terrestre, fluvial, lacustre e aéreo, a questão apenas ganha relevância se um dos meios utilizados for o marítimo, pois só aí temos dois regimes eventualmente aplicáveis.

O Código Comercial não regulava a matéria.

Há duas soluções abstractamente possíveis: ou se aplica o regime respectivo consoante o meio de transporte utilizado no momento relevante ou se aplica apenas um dos regimes a todo o contrato de seguro.

Na primeira hipótese teria de se atender ao momento em que determinada questão se coloca e ver qual o meio que estava a ser utilizado. Por exemplo, deu-se o sinistro no mar e interessa determinar se o dano está coberto, aplicar-se-iam as regras do seguro marítimo. Já no que respeita à contratação e redução a escrito do contrato, haveria uma “mistura” de

¹⁴⁹ Cfr. art. 157.º, n.º 1 (período de cobertura).

¹⁵⁰ Ambos os elementos estavam também previstos no Anteprojecto de 1999.

normativas, tendo de consta da apólice as menções obrigatórias tanto para o seguro marítimo como para o não marítimo.

É perceptível como esta solução poderia causar embaraços tanto à contratação como durante a vigência do contrato e, mormente, quando sucedesse um sinistro e reclamação da indemnização.

Assim, e num intuito de unificação do regime do contrato, o novo regime contém uma disposição relativa ao transporte multimodal que, embora supletivamente, determina que em caso de pluralidade de meios de transporte envolvidos é aplicável a regulamentação do Decreto-Lei, sem prejuízo das disposições relativas ao seguro marítimo, ainda que o transporte seja efectuado predominantemente por mar¹⁵¹.

Parece, de facto, preferível que seja aplicável uma única regulamentação, para não haver quebra de regimes ao longo do transporte. Pode, contudo, questionar-se, dentro desta opção unificadora, se deve ser dada prevalência à normativa do seguro de transporte.

Em Espanha, por exemplo, onde há disposição expressa sobre a questão, a solução, propugnando também a uniformidade, difere. Decorre do art. 55.º da *Ley del Contrato de Seguro* que será aplicável a regulamentação correspondente ao meio predominante. Assim, se o transporte terrestre é acessório do marítimo ou aéreo é a regulamentação destes últimos que é chamada à colação¹⁵².

Não foi, efectivamente, esta a opção do nosso legislador. Talvez por precaução, optou-se por determinar peremptoriamente qual o regime aplicável. Justifica-se esta opção pela imprecisão e dúvidas que pode suscitar a mera questão de saber qual é o meio predominante. Em função de critérios é aferida esta predominância? É do tempo? Da distância percorrida? E se estes forem iguais para ambos os meios? É outro critério?

Pequenas dúvidas que podem surgir onde a resposta parecia linear. Para evitar dificuldades na determinação do regime aplicável, escolheu-se designá-lo à partida, ressaltando, contudo, a supletividade da norma. Neste caso, se a norma for afastada, sê-lo-á por uma determinação concreta do regime, o que também dissipa dúvidas que poderiam surgir.

¹⁵¹ Art. 160.º

¹⁵² Cfr. RODRIGO URÍA/AURELIO MÉNENDEZ, *op. cit.*, p. 642.

6. CONCLUSÕES E APRECIÇÃO GERAL

São, agora, apresentadas, de forma esquemática e conclusiva, as principais questões abordadas:

- O seguro de transporte de mercadorias não deve ser confundido com o seguro de responsabilidade civil do transportador, estando a cobertura deste definida em função dos limites da sua responsabilidade e podendo, por isso, ficar aquém dos prejuízos efectivamente causados aos interessados nas mercadorias; não quer isto dizer, contudo, que o seguro de responsabilidade civil não proteja reflexamente tais interessados – pode é suceder que a protecção não seja total;

- O seguro de transporte de coisas é um seguro de danos, tendo especial importância e reflexos o princípio indemnizatório;

- Caso o seguro seja contratado por conta do segurado deve ser indicada a qualidade de quem contrata, pois é necessário que haja interesse em tal contratação;

- O objecto deste contrato são as mercadorias; os riscos cobertos prendem-se, então, com os danos materiais que as mesmas possam sofrer como decorrência da operação de transporte;

- A norma relativa ao capital seguro, que mantém, em termos gerais, a opção consagrada no Código Comercial, é supletiva; isto abre portas à figura das apólices estimadas que devem ser admitidas e respeitadas, salvo quando puserem em causa o princípio indemnizatório, central no seguro de danos;

- Este princípio também não proíbe a cobertura dos lucros cessantes uma vez que estes são, ainda, danos sofridos pelos titulares das mercadorias;

- O período de cobertura, estabelecido em termos idênticos ao regime anterior, é agora supletivo;

- O termo “saída” do armazém deve ser entendido como uma saída para efeitos de iniciar viagem; a “entrega” ao destinatário pressupõe a aceitação do mesmo, ou o depósito judicial em caso de recusa injustificada;

- Nos casos de transporte multimodal será, salvo estipulação em contrário, aplicável o regime do contrato de seguro, ainda que o meio marítimo seja o principal ou predominante.

Como apreciação geral, pensamos poder dizer que não houve mudanças muito relevantes.

Como tivemos oportunidade de constatar através da comparação que fizemos a propósito de todas as normas integrantes do novo regime, as prescrições foram, em geral, mantidas – houve, quiçá, uma actualização fáctica e terminológica. No que diz respeito às alterações,

foram, em particular, flexibilizadas algumas soluções através do maior relevo e amplitude da autonomia privada.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, JOSÉ CARLOS MOITINHO DE, *O Contrato de Seguro no Direito Português e Comparado*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1971

ASCOLI, PROSPERO, *Prestito a Cambio Marittimo*, Torino, Unione Tipografico – Editrice, 1890

BASTOS, NUNO MANUEL CASTELLO-BRANCO, *Direito dos Transportes*, Coimbra, Almedina, 2004

BONET ARMENGOL, FRANCISCO, *Los Seguros de Mercancías en el Comercio Internacional*, 2.^a ed., Barcelona, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, s.d.

BRITO, JOSÉ MIGUEL DE FARIA ALVES, *Seguro Marítimo de Mercadorias – Descrição e Notas ao seu Regime Jurídico*, Coimbra, Almedina, 2006

BROWN, ROBERT H. / NOVITT, JOHN J., *Marine Insurance, Vol 2 – Cargo Practice*, 3.^a ed., Londres, Witherby & Co Ltd, 1979

CORDEIRO, ANTÓNIO MENEZES, “A Reforma do Direito Material de Seguros: o anteprojecto de 1999, in *Revista da Faculdade de Direito de Lisboa*, XLII, n.º 1, Coimbra Editora, 2001

– “Direito dos Seguros: perspectivas de reforma”, in *I Congresso Nacional de Direito dos Seguros – Memórias*, organizado por ANTÓNIO MOREIRA e COSTA MARTINS, Coimbra, Almedina, 2000

– *Manual de Direito Comercial*, I, Coimbra, Almedina, 2001

– *Tratado de Direito Civil Português*, I, 2.^a ed., Coimbra, Almedina, 2000

COSTA, MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA, *Direito das Obrigações*, 10.^a ed., Coimbra, Almedina, 2006

DONATI, ANTIGONO, *Manuale di Diritto delle Assicurazioni Private*, 2.^a ed., Milão, Dott. A. Giuffrè Editore, 1979

FISCHER, H, *El Seguro de Transportes de Mercancías*, Zúrique, Swiss Reinsurance Company, s.d.

GARRIGUES, JOAQUIN, *Curso de Derecho Mercantil*, II, 7.^a ed., Madrid, Aguirre, 1980

GIRGADO PERANDONES, PABLO, “Algunas consideraciones sobre el valor de las mercancías en el contrato de seguro de transporte (art. 62 LCS): el caso especial de las pólizas estimadas”, in *Revista Española de Seguros*, n.º 118, Madrid, Editorial Española de Seguros, 2004

GONÇALVES, LUÍS DA CUNHA, *Comentário ao Código Comercial Português*, II, Lisboa, Empresa Editora José Bastos, 1916

HEMARD, JOSEPH, *Théorie et Pratique des Assurances Terrestre*, I, Paris, Recueil Sirey, 1924

LUGO REYMUNDO, LUIS BENÍTEZ DE, *Tratado de Seguros*, III, Madrid, Instituto Editorial Reus, 1955

MARTINEZ, PEDRO ROMANO, *Contratos Comerciais*, Cascais, Principia, 2001

– “Contrato de Seguro – Âmbito do Dever de Indemnizar”, in *I Congresso Nacional de Direito dos Seguros – Memórias*, organizado por ANTÓNIO MOREIRA e COSTA MARTINS, Coimbra, Almedina, 2000

– *Direito dos Seguros – Relatório*, Coimbra Editora, 2006

MATOS, AZEVEDO, *Princípios de Direito Marítimo*, Lisboa, Edições Ática, 1958

MELLERT, WALTER M., *Marine Insurance*, Zurich, Swiss Reinsurance Company, 1997

MENDES, ARMINDO RIBEIRO, “Novos Horizontes do Contrato de Seguro. As exigências do Século XXI”, in *I Congresso Nacional de Direito dos Seguros – Memórias*, organizado por António Moreira e Costa Martins, Coimbra, Almedina, 2000

MOTA, FRANCISCO GUERRA DA, *O Contrato de Seguro Terrestre*, I, Porto, Athena Editora, s.d.

NETO, ABÍLIO, *Código Comercial Anotado*, 14.^a ed., Lisboa, Ediforum, 2002

PICARD, MAURICE / BESSON, ANDRE, *Traité Général des Assurances Terrestre en Droit Français*, II, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1940

PROENÇA, ALFREDO / PROENÇA, J. ESPANHA, *Transporte de Mercadorias*, Coimbra, Almedina, 2004

PULIDO BEGINES, JUAN LUIS, *Seguro de mercancías y seguro de responsabilidad civil del porteador terrestre*, Barcelona, José María Bosch Editor, 2001

PUTZEYS, JACQUES, *Le Contrat de Transport Routier de Marchandises*, Bruxelles, Bruylant Bruxelles, 1981

RIDLEY, JASPER, *The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air*, 6.^a ed., Londres, Shaw & Sons Ltd., 1982

ROCHA, FRANCISCO COSTEIRA DA, *O Contrato de Transporte de Mercadorias – Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, Coimbra, Almedina, 2000

URÍA, RODRIGO / MENÉNDEZ, AURELIO (coord.), *Curso de Derecho Mercantil*, II, 2.^a ed., Madrid, Rodona Industria Gráfica, 2007

VARELA, JOÃO ANTUNES, *Das Obrigações em Geral*, I, 10.^a ed., Coimbra, Almedina, 2000

VASQUES, JOSÉ, *Contrato de Seguro*, Coimbra, Coimbra Editora, 1999

WEENS, CHARLES, *L'Assurance de Choses – Contrat d'Indemnité*, Paris, Recueil Sirey, 1927

ÍNDICE

1.	DELIMITAÇÃO DO TEMA E ORDEM DE EXPOSIÇÃO	3
2.	INTRODUÇÃO.....	4
3.	O CONTRATO DE TRANSPORTE.....	6
3.1	GENERALIDADES	6
3.2	REGIME JURÍDICO.....	7
4.	O CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE DE COISAS	11
4.1	EVOLUÇÃO HISTÓRICA.....	11
4.2	CARACTERÍSTICAS GERAIS E IMPORTÂNCIA.....	14
4.3	ELEMENTOS	16
4.3.1	INTERVENIENTES	16
4.3.2	OBJECTO	19
4.3.3	RISCO	20
4.3.4	SINISTRO, PERDAS E DANOS.....	21
5.	REGIME JURÍDICO.....	24
5.1.	GENERALIDADES	24
5.2.	ÂMBITO.....	26
5.3.	LEGITIMIDADE	27
5.4.	OBJECTO	29
5.5.	CAPITAL SEGURO	31
5.6.	PERÍODO DE COBERTURA	34
5.7.	APÓLICE.....	36
5.7.1.	ESPÉCIES	36
5.7.2.	ELEMENTOS OBRIGATÓRIOS.....	37
5.8.	TRANSPORTE MULTIMODAL.....	38
6.	CONCLUSÕES E APRECIÇÃO GERAL	40
	BIBLIOGRAFIA	42