

O risco como elemento constitutivo do seguro marítimo

Dannyse Passos de Oliveira*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. O SEGURO MARÍTIMO
3. DO RISCO
 - 3.1. ACEPÇÕES DA PALAVRA E CONCEITO JURÍDICO
 - 3.2. CAUSAS E ESPÉCIES
 - 3.3. RISCOS NÃO ABRANGIDOS PELO SEGURO ANTE VEDAÇÃO LEGAL
 - 3.4. INÍCIO E FIM DOS RISCOS
4. CONCLUSÃO
5. BIBLIOGRAFIA

1. INTRODUÇÃO

O contrato de seguro marítimo, pode-se dizer, foi, e continua sendo, de fundamental importância para o desenvolvimento do comércio marítimo. De fato, permitiu um maior acesso de pequenos comerciantes às navegações marítimas, na medida em que estes, uma vez celebrado o contrato de seguro, não obstante os riscos de toda sorte que envolvem a navegação, tinham a segurança de que, mediante o pagamento de determinada quantia, denominada prêmio, caso ocorresse um sinistro ou um dano, seriam ressarcidos de tal prejuízo pelo outro sujeito do contrato de seguro, qual seja o segurador.

Outrossim, beneficiou grandes empreitadas, as quais poderiam não ter se realizado, sem a garantia do seguro.

Fixada, em linhas gerais, a importância do seguro marítimo, incontestemente se afigura a relevância do estudo acerca de tal contrato. Contudo, por serem demasiadamente vastos os caminhos a serem percorridos quando do trato de tão empolgante tema, procurou-se, neste trabalho, discutir sobre uma das possíveis vertentes pelas quais o tema pode ser analisado: “o risco como elemento constitutivo do seguro marítimo”.

Entretanto, a parte inicial do presente estudo versará sobre o contrato de seguro marítimo numa visão geral, eis que semelhante tópico é essencial para a compreensão do assunto principal.

Ressalve-se, por fim, que não se tem, aqui, a pretensão de analisar o tema de maneira profunda e exaustiva, o que se deve às limitações do autor e a própria natureza deste trabalho.

2. SEGURO MARÍTIMO

O seguro marítimo, regulado, entre nós, pelo Código Comercial (arts. 666 usque 730), é o contrato pelo qual determinada pessoa, denominada segurador, em troca do recebimento de determinada quantia (prêmio), se obriga a indenizar eventuais prejuízos sofridos por outrem, que se chama segurado, quando o objeto do seguro se achar sujeito aos riscos oferecidos pelo mar.

O conceito de seguro encontra-se insculpido no art. 666 do Código Comercial, verbis:

Art. 666 - O contrato de seguro marítimo, pelo qual o segurador, tomando sobre si a fortuna e riscos do mar, se obriga a indenizar ao segurado da perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante um prêmio ou soma determinada, equivalente ao risco tomado, só pode provar-se por escrito, a cujo instrumento se chama apólice; contudo julga-se subsistente para obrigar reciprocamente ao segurador e ao segurado desde o momento em que as partes se convierem, assinando ambas a minuta, a qual deve conter todas as declarações, cláusulas e condições da apólice.

Nas palavras de Sampaio de Lacerda , o seguro marítimo é :

...o contrato pelo qual uma pessoa se obriga a indenizar outra dos danos e perdas que venha a sofrer em consequência de risco eventual da navegação, mediante o pagamento de uma quantia certa ou uma quotização fixa ou proporcional.

Como se viu das definições acima, o seguro marítimo tem a natureza jurídica de um contrato. Aliás, é um contrato sempre comercial.

É um contrato bilateral ou sinalagmático (existem obrigações para ambas as partes), oneroso (as prestações são recíprocas), de adesão (as partes não debatem todas não discutem todas as cláusulas do contrato) e aleatório (a prestação a cargo do segurador só entra em cena caso se concretize o risco).

O contrato de seguro marítimo é, ainda, consensual, isto é, se considera aperfeiçoado desde o momento em que as partes envolvidas troquem consentimentos, desde que tais consentimentos repousem em uma minuta, que deve conter todas as declarações cláusulas e condições da apólice, sendo esta última exigida para a prova do contrato (C.Co. art. 666).

O contrato de seguro possui, além dos elementos comuns a todos os contratos, alguns que lhes são peculiares, quais sejam: a) o interesse segurado, b) o risco; c) a estipulação do prêmio e d) a promessa de indenização.

Apresentado que foi, em linhas bem gerais, o contrato de seguro marítimo, passa-se, neste momento, à análise de um de seus elementos : o “risco”.

3. DO RISCO

3.1 ACEPÇÕES DA PALAVRA E CONCEITO JURÍDICO

Consoante ensina Theophilo de Azeredo Santos , a palavra risco tem recebido várias acepções, dentre elas: a) para a ciência atuarial, risco é o fenômeno natural que se introduz com certa regularidade na vida comum e depende, para ser eliminado, ante a possibilidade matemática, de verificar-se determinado evento sujeito à lei dos grandes números e à frequência real do mesmo acontecimento, em função de sua eliminação; b) na ciência econômica, o risco é a álea que se deve sofrer ao iniciar-se ou levar-se ao fim qualquer ação econômica e pode, pois, consistir também na possibilidade de uma vantagem .

No sentido jurídico, e este é o que mais de perto nos interessa, o mencionado autor , leciona que risco significa a possibilidade de um evento que modifica a situação preexistente, seja em sentido desfavorável, seja em sentido favorável...é, pois, o evento futuro e incerto, mas possível: é a possibilidade do evento.

Já para Silvio de Salvo Venosa , risco é o acontecimento futuro e incerto previsto no contrato, suscetível de causar dano.

Diante dos conceitos acima expostos, percebe-se que o risco é elemento essencial a todo contrato de seguro, pena de descaracterizá-lo ou, em caso de ausência, torná-lo, como no caso do seguro marítimo, nulo (C.Co, art. 677, n°4). A despeito de tal constatação, Theophilo de Azeredo Santos , comentando acerca do seguro marítimo, fornece exemplo de exceção à mesma, que ocorre quando se faz o seguro “sobre boa ou má nova”, ou com a cláusula “perdido ou não perdido”, que possibilitam a celebração do contrato de seguro marítimo ainda que a coisa segurada já esteja perdida ou a salvo, mas tal condição deve ser, necessariamente, desconhecida das partes. Vê-se, pois, que a dúvida e a incerteza são

características intrínsecas do risco, ainda que este, de fato, não exista, subsistindo apenas na mente das partes contratantes.

Todavia, os conceitos colocados acima são por demais amplos, devendo-se buscar o conceito de risco no que diz respeito ao seguro marítimo. Pode-se dizer que o risco marítimo é o perigo de dano, total ou parcial, a que estão sujeitos não só os navios e embarcações, mas também seus aparelhos, cargas, pessoas, fretes, prêmios, entre outros objetos, materiais ou imateriais, sujeitos à fortuna do mar.

Vale ressaltar, como o faz J. C. Sampaio de Lacerda , que os riscos ditos marítimos não são somente aqueles que acontecem no mar, mas os que ocorrem por conta de uma expedição marítima, ou melhor, os que têm origem nos riscos do mar. Pode-se, inclusive considerar como risco marítimo aquele ocorrido em terra. À guisa de ilustração, cite-se o exemplo de mercadorias que, devido a acidente marítimo, são desembarcadas enquanto o navio que as transportava é reparado e, neste interregno, são furtadas ou avariadas.

3.2 . CAUSAS E ESPÉCIES

Continuando o estudo do risco como elemento constitutivo do contrato de seguro marítimo, vale a pena comentar-se acerca de suas causas e espécies, o que se fará à luz da melhor doutrina.

O risco pode ter diversas origens ou, como preferem os maritimistas, causas. Para J. C. Sampaio de Lacerda , o risco pode ter as seguintes causas: a) fortuna do mar (quando derivados de caso fortuito, como é o caso de tempestades, naufrágios, encalhes, cerrações); b) fatos do homem (a albaroação, fortuita ou culposa, desde que não seja por culpa do navio segurado, arribada); c) fatos independentes de um e de outro (incêndios e explosões, por exemplo) e d) fatos imputáveis à potência estrangeira (presa, confisco, afundamento).

Já para Theophilo de Azeredo Santos , as causas do riscos dividem-se em: a) fortuna do mar; b) vício próprio das coisas (defeito de construção do navio, mau funcionamento das máquinas e do leme; a combustão espontânea, o derrame, a fermentação, o apodrecimento, em relação às mercadorias); c) faltas de prepostos do segurado e d) faltas pessoais do segurado.

Os riscos podem ser ordinários (quando coberto por apólices simples, sem tarifação especial) e extraordinários (quando exigem cláusulas especiais, com tarifas especiais, tais como os denominados riscos de guerra, os quais merecerão, mais adiante, um comentário mais detalhado.)

3.3 RISCOS NÃO ABRANGIDOS PELO SEGURO ANTE VEDAÇÃO LEGAL

O Código Comercial veda que o segurador seja responsabilizado pela concretização no mundo fático de determinados riscos . Com efeito, o art. 711 daquela código (Art. 711 - O segurador não responde por danos ou avaria que aconteça por fato do segurado, ou por alguma das causas seguintes) elenca várias hipóteses em que o segurador terá sua responsabilidade excluída. Cumpre sublinhar, todavia, que não apenas em tais casos a responsabilidade do segurador poderá ser excluída, visto que, diante de disposições contratuais expressas, poderão as partes convecionar que por este ou aquele risco não responde o segurador.

Neste momento, passa-se a destacar as hipóteses previstas nos números 1 a 12 do art. 711 do Código Comercial e tecer considerações sobre algumas delas:

1) desviação voluntária da derrota ordinária e usual da viagem.

Como se vê, caso a rota traçada inicialmente seja desviada, o segurador, justamente porque assumiu os riscos e estipulou o prêmio de acordo com o rumo estipulado quando da celebração do contrato. Realmente, seria ludibriar o segurador, e pois ofender a boa-fé contratual, se se permitisse que, por exemplo, o navio se dirigisse para zona conhecida como palco de intempéries.

Entretanto, percebe-se que a responsabilidade do segurador só é excluída se a desviação for voluntária, o que faz com tal responsabilidade subsista em caso desvio ocasionado por força maior, tais como tempestades, guerras, entre outras e, logicamente, desde que tais percalços não hajam sido provocados pelos carregadores, armadores ou capitão e seus prepostos.

2) alteração voluntária na ordem das escalas designadas na apólice; salvo a exceção estabelecida no artigo nº. 680.

Aqui, cabem as mesmas explicações dadas no tópico anterior. A exceção contida no art. 680 refere-se à urgente necessidade ou força maior.

3) prolongação voluntária da viagem, além do último porto atermado na apólice. Encurtando-se a viagem, o seguro surte pleno efeito, se o porto onde ela findar for de escala declarada na apólice; sem que o segurado tenha direito para exigir redução do prêmio estipulado.

De fato, não há como responsabilizar o segurador se este só se obrigou a cobrir eventuais sinistros ocorridos até determinado porto e o navio, sem qualquer justa causa a não ser a vontade de seus tripulantes, seguir viagem até porto mais distante. Admitir isto, seria promover o desequilíbrio contratual em detrimento do segurador, fato que geraria insegurança jurídica, indesejável em qualquer negócio.

Ressalva o número três do art. 711, sem prejuízo da totalidade do prêmio a cargo do segurado, a possibilidade de a viagem ser encurtada, desde que o seu fim se dê em porto que se enquadre em escala prevista na apólice. Não poderia ser diferente, eis que no caso aplica-se a máxima de “quem pode o mais pode o menos”. Se o seguro cobria uma distância maior, evidentemente, mantida a rota e escalas previstas na apólice, que cobrirá a menor e, como o segurado não provocou o encurtamento da viagem, tem este o direito de exigir, por inteiro, o prêmio estipulado na apólice.

4) separação espontânea de comboio, ou de outro navio armado, tendo-se estipulado na apólice de ir em conserva dele.

Por motivos óbvios, os riscos assumidos pelo segurador seriam, indevidamente, aumentados se o navio ou embarcação se separasse de comboio (“união ou associação de dois ou mais navios como pouca diferença ou de igual porte destinado à mesma viagem, para a segurança comum, e a fim de resistir e conservar-se mutuamente nas ocorrências da viagem”) ou de navio armado e na apólice estivesse previsto que o navio ou embarcação tivesse que ir em conserva deles, assim é porque um navio daria apoio ao(s) outro(s) em caso de dificuldades, o que, se não evitasse os danos, pelo menos os reduziria, diminuindo a futura obrigação do segurador.

5) diminuição e derramamento do líquido (artigo nº. 624).

6) falta de estiva, ou defeituosa arrumação da carga.

7) diminuição natural de gêneros, que por sua qualidade são suscetíveis de dissolução, diminuição ou quebra em peso ou medida entre o seu embarque e o desembarque; salvo tendo estado encalhado o navio, ou tendo sido descarregadas essas fazendas por ocasião de força maior; devendo-se, em tais casos, fazer dedução da diminuição ordinária que costuma haver em gêneros de semelhante natureza (artigo nº. 617).

8) quando a mesma diminuição natural acontecer em cereais, açúcar, café, farinhas, tabaco, arroz, queijos, frutas secas ou verdes, livros ou papel e outros gêneros de semelhante natureza, se a avaria não exceder a 10% (dez por cento) do valor seguro; salvo

se a embarcação tiver estado encalhada, ou as mesmas fazendas tiverem sido descarregadas por motivo de força maior, ou o contrário se houver estipulado na apólice.

9) danificações de amarras, mastreação, velame ou outro qualquer pertence do navio, procedida do uso ordinário do seu destino.

10) vício intrínseco, má qualidade, ou mau acondicionamento do objeto seguro.

11) avaria simples ou particular, que, incluída a despesa de documentos justificativos, não exceda de 3% (três por cento) do valor segurado.

12) rebeldia do capitão ou da tripulação; salvo havendo estipulação em contrário declarada na apólice. Esta estipulação é nula sendo o seguro feito pelo capitão, por conta dele ou alheia, ou por terceiro por conta do capitão.

Eis os casos em que a lei, expressamente, exclui a responsabilidade do segurador por determinados riscos. Porém, como já mencionado, outros riscos, mediante cláusula explícita, podem ser excluídos. Nesta seara, ganha relevo a discussão sobre se o chamado “risco de guerra” é ou não coberto como um risco ordinário, isto é, que independe de cláusula expressa de cláusula neste sentido, ou se, ao contrário, necessita tal risco de previsão expressa na apólice.

Os riscos de guerra são ocasionados, por exemplo, por: hostilidades ou operações bélicas, bombas, mísseis, torpedos, detenção de embarcações, entre outros fatos análogos.

Inicialmente, conforme conta J.C Sampaio de Lacerda , pelo fato de as guerras marítimas serem comuns, não se cogitava sobre se o seguro marítimo cobria ou não tal risco. Contudo, com a diminuição de tais confrontos, começou-se a refletir acerca da possibilidade de exclusão do risco de guerra dos contratos de seguro marítimo, com o fito de diminuir os prêmios pagos pelos segurados. Eis as palavras do citado mestre:

Eram comuns outrora (riscos de guerra), pois as guerras marítimas eram freqüentes. Por esse motivo, os seguros garantiam todos os riscos (cf. Ordenação de 1681 e Código Comercial francês). Com a raridade posterior das guerras do mar, os armadores pleitearam a exclusão dos riscos de guerra, a fim de poderem reduzir os prêmios.

Deste modo, algumas legislações excluíram, expressamente, os riscos de guerra. Outras permitiam que fossem insertas cláusulas no contrato, para excluí-los. Que dizer então da legislação brasileira?

No Brasil, o seguro marítimo abrange os riscos de guerra, impondo-se a existência de cláusula expressa no ajuste caso se pretenda afastá-los. Sem embargo de semelhante conclusão, muitas outras questões merecem destaque quando se fala em cobertura pelos seguros marítimos dos riscos de guerra.

Com efeito, indaga-se se é necessário, para que o risco ora tratado seja coberto pelo seguro marítimo, haver declaração oficial de guerra. À essa pergunta doutrinadores do mais elevado quilate têm respondido negativamente. Neste sentido, leia-se a seguinte passagem:

...Daí a distinção estabelecida por GEORGES RIPERT “entre estado de guerra” e “atos de guerra”, para determinar que, havendo estes últimos, há risco de guerra e com o simples “estado de guerra” podem não ocorrer “estado de guerra”. Também VIVANTE observa, no que é, aliás, apoiado por BRUNETTI, que o Código se preocupa com o “estado de guerra” e não da existência de um estado de direito, que em muitos casos é letra morta apenas. DANJON, porém, mais esclarecidamente, entende que há guerra quando há hostilidades declaradas entre dois povos pertencentes a estados diferentes, embora não tenham sido as hostilidades precedidas de uma declaração regular, pois a declaração de guerra é formalidade que só interessa ao direito internacional público, mas que é indiferente às relações privadas.

Realmente, para fins de cobertura pelo seguro marítimo, não necessita haver declaração expressa de guerra, haja vista que o que faz com que surjam os riscos bélicos não são declarações, mas sim efetivas ameaças provocadas por atos (bloqueios, seqüestro, etc.) que geralmente ocorrem e armas comumente utilizadas em confrontos, os quais aumentam, enormemente, os riscos já existentes em uma expedição marítima.

Ainda no que concerne aos riscos de guerra, cumpre comentar sobre os denominados riscos sucessivos, eis que determinado risco, conforme o ponto de vista utilizado, pode ser considerado risco de guerra ou simples risco marítimo. Diz-se sucessivo o risco quando o mesmo resulta de uma série de acontecimentos, podendo parte de tais eventos ser caracterizado, se vistos isoladamente, como risco de guerra e parte como riscos marítimos.

Como exemplo de risco sucessivo, pode-se citar caso em que um determinado navio, para escapar de bloqueio inimigo, desvia sua rota, para, no entanto, se chocar com rochedos submersos, desconhecidos por aqueles que comandam o navio. Neste caso, qual seria a natureza do risco que causou o sinistro? O risco de guerra, materializado no bloqueio inimigo, ou o simples risco marítimo, representado pelos rochedos ocultos sob as águas do mar?

Para responder a essa e outras perguntas, várias teorias surgiram. Dentre elas, destacam-se a teoria da causa próxima e a teoria da causa determinante. A primeira diz que a causa que mais de perto estiver relacionada com o sinistro é que é determinante para a classificação do risco. No exemplo dado, seriam os rochedos e, pois, mero risco marítimo.

Já a segunda teoria (causa determinante), diz que a guerra, provocando situações de anormalidade na navegação marítima, é que deve ser considerada como causa para o sinistro. No exemplo, como o navio só desviou sua rota em por causa do bloqueio oferecido por comboio inimigo, tem-se que o risco de guerra provocou o acidente.

Parece ser melhor a segunda teoria, visto que reconhece a situação de anormalidade ocasionada por cenários de guerra e dá prevalência, quando ocorrem os denominados riscos sucessivos, aos riscos de guerra como causadores do acidente. Se a anormalidade não existisse, o navio não teria se dirigido para os rochedos, os quais se encontravam completamente fora do rumo traçado para a viagem.

3.4 INÍCIO E FIM DOS RISCOS

Outro tópico de indiscutível importância para o estudo do risco como elemento constitutivo do seguro marítimo é o que versa sobre o momento em que principiam e se extinguem os riscos. Na verdade, os riscos, a rigor do termo, não tem um momento preciso de início e fim, o que acontece porque é da natureza dos riscos a dúvida e a incerteza no que diz respeito a sua concretização no mundo fático (sinistro ou dano). Quando se fala em início e fim dos riscos, deve-se entender início e fim da cobertura dos mesmos pelo contrato de seguro marítimo, noutras palavras, a partir de quando e até quando terá o segurador o dever de indenizar o segurado em caso de acidentes. A seguir, confira-se a disciplina do início e fim dos riscos, previstas nos arts. 702 a 709.

Não constando da apólice do seguro o tempo em que os riscos devem começar e acabar, os riscos de seguro sobre navio principiam a correr por conta do segurador desde o momento em que a embarcação suspende a sua primeira âncora para velejar, e terminam depois que tem dado fundo e amarrado dentro do porto do seu destino, no lugar que aí for designado para descarregar, se levar carga, ou no lugar em que der fundo e amarrar, indo em lastro.

Segurando-se o navio por ida e volta, ou por mais de uma viagem, os riscos correm sem interrupção por conta do segurador, desde o começo da primeira viagem até o fim da última.

No seguro de navios por estadia em algum porto, os riscos começam a correr desde que o navio dá fundo e se amarra no mesmo porto, e findam desde o momento em que suspende a sua primeira âncora para seguir viagem.

Sendo o seguro sobre mercadorias, os riscos têm princípio desde o momento em que elas se começam a embarcar nos cais ou à borda d'água do lugar da carga, e só terminam depois que são postas a salvo no lugar da descarga; ainda mesmo no caso do capitão ser obrigado a descarregá-las em algum porto de escala, ou de arribada forçada.

Fazendo-se seguro sobre fazendas a transportar alternadamente por mar e terra, rios ou canais, em navios, barcos, carros ou animais, os riscos começam logo que os efeitos são

entregues no lugar onde devem ser carregados, e só expiram quando são descarregados a salvamento no lugar do destino.

Os riscos de seguro sobre frete têm o seu começo desde o momento e à medida que são recebidas a bordo as fazendas que pagam frete; e acabam logo que saem para fora do portaló do navio, e à proporção que vão saindo; salvo se por ajuste ou por uso do porto o navio for obrigado a receber a carga à beira d'água, e pô-la em terra por sua conta. O risco do frete, neste caso, acompanha o risco das mercadorias.

A fortuna das somas mutuadas a risco principia e acaba para os seguradores na mesma época, e pela mesma forma que corre para o dador do dinheiro a risco; no caso, porém, de se não ter feito no instrumento do contrato a risco menção específica dos riscos tomados, ou se não houver estipulado o tempo, entende-se que os seguradores tomaram sobre si todos os riscos, e pelo mesmo tempo que geralmente costumam receber os dadores de dinheiro a risco.

Por fim, no seguro de lucro esperado, os riscos acompanham a sorte das fazendas respectivas.

4. CONCLUSÃO

Viu-se que o seguro marítimo é um contrato de fundamental importância para o desenvolvimento e expansão do comércio marítimo, uma vez que permitiu, inclusive a pequenos comerciantes, a possibilidade de se arriscar em navegações marítimas, as quais envolvem grandes riscos, com a certeza de que, mediante o pagamento de um prêmio, caso ocorresse um sinistro, seriam indenizados pelo segurador.

É o seguro marítimo um contrato bilateral ou sinalagmático (existem obrigações para ambas as partes), oneroso (as prestações são recíprocas), de adesão (as partes não debatem todas não discutem todas as cláusulas do contrato), consensual (se aperfeiçoa com a troca de consentimentos entre as partes, mas desde que esteja tal acordo contido em minuta que contenha as cláusulas e condições essenciais da apólice) e aleatório (a prestação a cargo do segurador só entra em cena caso se concretize o risco).

O tema central do trabalho enfocou o risco que, ao lado do interesse, da estipulação do prêmio e da promessa de indenização, é um dos elementos constitutivos do contrato de seguro marítimo.

O risco possui diversas acepções de acordo com o ponto de vista em que ele é estudado. No que tange ao risco marítimo pode-se conceituá-lo como sendo o perigo de dano, total ou parcial, a que estão sujeitos não só os navios e embarcações, mas também seus aparelhos, cargas, pessoas, fretes, prêmios, entre outros objetos, materiais ou imateriais, sujeitos à fortuna do mar.

Os riscos marítimos, segundo a doutrina, podem ter como causas a fortuna do mar, fatos do homem, fatos independentes de um e de outro e fatos imputáveis à potência estrangeira. Podem ser ordinários Os riscos podem ser ordinários (quando coberto por apólices simples, sem tarifação especial) e extraordinários (quando exigem cláusulas especiais, com tarifas especiais, tais como os denominados riscos de guerra.

O art. 711 do Código Comercial exclui a responsabilidade do segurador por fato do segurado que implique dano ou avaria e ainda por outras hipóteses previstas em seus incisos, o que não impede a exclusão contratual, mediante cláusula expressa, de outros riscos.

O risco de guerra são, v.g, aqueles ocasionados, por exemplo, por: hostilidades ou operações bélicas, bombas, mísseis, torpedos, detenção de embarcações, entre outros fatos análogos. No Brasil, o seguro marítimo abrange os riscos de guerra, impondo-se a existência de cláusula expressa no ajuste caso se pretenda afastá-los, valendo, ainda, ressaltar que não se faz necessária a existência de declaração oficial de guerra, a qual só interessa ao Direito Internacional.

Em se falando acerca dos riscos de guerra, cumpre trazer à baila a questão pertinente aos denominados riscos sucessivos, os quais são aqueles que resultam de uma série de acontecimentos, podendo parte de tais eventos ser caracterizado, se vistos isoladamente, como risco de guerra e parte como riscos marítimos. Para determinar se algum risco de natureza sucessiva é ou não de guerra surgiram algumas teorias, dentre as quais sublinhou-se a teoria da causa próxima e a teoria da causa determinante. A primeira diz que a causa que mais de perto estiver relacionada com o sinistro é que é determinante para a classificação do risco. Já a segunda teoria (causa determinante), diz que a guerra, provocando situações de anormalidade na navegação marítima, é que deve ser considerada como causa para o sinistro.

Por fim, comentou-se sobre o início e fim dos riscos. A rigor, não se pode falar do início e fim dos riscos, eis que os mesmos não possuem um momento preciso de início e fim, haja vista que a dúvida sobre a possibilidade de os riscos virem a se concretizar é elemento essencial de tal instituto. Quando se fala em início e fim dos riscos, deve-se entender início e fim da cobertura dos mesmos pelo contrato de seguro marítimo, noutras palavras, a partir de quando e até quando terá o segurador o dever de indenizar o segurado em caso de acidentes.

5. BIBLIOGRAFIA

BRASIL, Ávio. Transportes e Seguros Marítimos e Aéreos, Oficinas Gráficas do Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 1955.

LACERDA, J. C. Sampaio de. Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronáutico, 5ª ed., Livraria Freitas Bastos S.A, São Paulo, 1963

SANTOS, Theophilo de Azeredo. Direito da Navegação (Marítima e aérea), 2ª ed, Forense, Rio de Janeiro, 1968

VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil, Atlas, São Paulo, 2001

Fortaleza-CE
maio-2004

*Advogada
danysepassos@ig.com.br

Disponível em: <
<http://www.viajus.com.br/viajus.php?pagina=artigos&id=193&idAreaSel=12&seeArt=y>
[es](#)>. Acesso em: 18 set. 2007.