

# Agência Nacional de Transportes Aquaviários

DISPONIBILIDADE DO SEGURO  
OBRIGATÓRIO DE DANOS  
PESSOAIS CAUSADOS POR  
EMBARCAÇÕES OU POR SUAS  
CARGAS (SEGURO DPEM) NA  
REGIÃO NORTE DO BRASIL



República Federativa do Brasil  
Jair Bolsonaro  
Presidente da República

Ministério da Infraestrutura  
Tarcísio Gomes de Freitas  
Ministro da Infraestrutura

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ

Diretoria Colegiada

Eduardo Nery Machado Filho  
Diretor-Geral

Flávia Morais Takafashi  
Diretora

José Renato Ribas Fialho  
Diretor Interino



©2021 – Antaq

SEPN Quadra 514, Conjunto "E", Edifício ANTAQ, SDS, 3º andar, 55 61 20296764

CEP: 70760-545, Brasília – DF

sds@antaq.gov.br

gde@antaq.gov.br

Permitida a reprodução parcial sem fins lucrativos, por qualquer meio, se citada a fonte.

### Equipe técnica:

Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS)

José Gonçalves Moreira Neto – Superintendente Substituto

Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE)

Rodrigo Trajano – Gerente Substituto

Especialistas em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários:

Ana Paula Harumi Higa

Arthur Felipe Menezes Il Pak

Carlos Eduardo Pini Leitão

Wesley Alves Mesquita

Diagramação: José Antonio Machado do Nascimento

---

A265d

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Brasil).

**A disponibilidade do seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas (Seguro DPEM) na região norte do Brasil / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. --Brasília: ANTAQ, 2022.**

60p.:il.

1. Seguro. 2. Embarcações. 3. Transporte de Cargas. I. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Brasil). II. Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS). III. Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE).

CDD: 387.5

---

# AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

## DISPONIBILIDADE DO SEGURO OBRIGATÓRIO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR EMBARCAÇÕES OU POR SUAS CARGAS (SEGURO DPEM) NA REGIÃO NORTE DO BRASIL

Brasília  
2022

## Lista de figuras, quadros e tabelas

---

Figura 1 - Mapa de localização e da jurisdição dos Distritos Navais (DN), p. 15.

Quadro 1 - Navegação Interior de Percurso Longitudinal – EBNs autorizadas a prestar o serviço de transporte misto (passageiros e carga), p.21.

Quadro 2 - Navegação Interior de Percurso Longitudinal – EBNs autorizadas a prestar o serviço de transporte de passageiros, p.22.

Quadro 3 - Travessia - EBNs autorizadas a prestar o serviço de travessia de passageiros, p.23.

Quadro 4 - Travessia - EBNs autorizadas a prestar o serviço de travessia de carga, passageiros e veículos, p.24.

Quadro 5 - Rotas da Navegação Interior de Percurso Longitudinal, p.25.

Quadro 7 - Valores das indenizações por danos pessoais cobertos pelo Seguro DPEM, p. 38.

Quadro 8 - Prêmios tarifários, por classe, p.41.

Quadro 9 - Classificação das Embarcações, p.41

Quadro 10 - Descrição da codificação da atividade ou serviço utilizado na tabela de Classificação das Embarcações, p. 42.

Tabela 1 - EBN autorizadas pela Antaq por Região Hidrográfica e tipo de navegação, p. 7.

Tabela 2 - Panorama do Transporte Longitudinal Estadual de Passageiros e Misto, 2015 e 2017, p. 13.

Tabela 3 - Panorama do Transporte Longitudinal Interestadual de Passageiros e Misto, 2015 e 2017, p.13.

Tabela 4 - Acidentes/incidentes por Distrito Naval / Ano, p.15.

Tabela 5 - Óbitos por Distrito Naval / Ano, p. 16.

Tabela 6 - Óbitos por Atividade / Ano, p. 16.

Tabela 7 - Acidentes / incidentes por atividade na Região Norte do Brasil (4º e 9º Distritos Navais), p. 16.

Tabela 8 - Acidentes e óbitos por tipo de navegação - 01/01/2017 a 29/11/2021, p.17.

Tabela 9 - Quantidade de embarcações por material estrutural utilizado no casco, p. 17.

Tabela 10 - Panorama do Transporte de Travessia, 2015 e 2017, p. 29.

# Sumário

|   |    |
|---|----|
| <b>1. INTRODUÇÃO</b>  | 8  |
| 1.1. Objetivos do estudo  | 9  |
| 1.2. Metodologia  | 10 |
| 1.3. Estrutura do Relatório   | 11 |
| <b>2. CONTEXTUALIZAÇÃO GERAL DO PROBLEMA</b>  | 12 |
| 2.1. Regime jurídico da responsabilidade civil no transporte de passageiros               | 12 |
| 2.2. Dimensão do transporte hidroviário na Região Norte                                   | 15 |
| 2.3. Análise de dados da DPC sobre acidentes na Região Norte                              | 16 |
| 2.3.1. Segurança da Navegação e Material Utilizado na Construção da Embarcação            | 19 |
| 2.4. Considerações sobre o capítulo   | 19 |
| <b>3. O PAPEL REGULATÓRIO E FISCALIZATÓRIO DA ANTAQ E DA MARINHA</b>                      | 20 |
| 3.1. O Papel da Antaq   | 20 |
| 3.2. Universo de atuação da Antaq   | 22 |
| 3.2.1. Análise de dados das EBN de navegação interior longitudinal de passageiros e misto | 23 |
| 3.2.2. Análise de oferta e demanda por serviços de transporte hidroviário na Região Norte | 32 |
| 3.3. Histórico do tema na Antaq   | 33 |
| 3.4. O Papel Institucional da Marinha do Brasil   | 35 |
| 3.4.1. O Papel da Marinha no Seguro DPEM  | 36 |
| 3.5. Considerações sobre o capítulo   | 37 |
| <b>4. DIAGNÓSTICO SOBRE O SEGURO DPEM</b>   | 37 |
| 4.1. Considerações iniciais: a prestação de garantia                                      | 38 |
| 4.2. Base normativa em vigor e histórico  | 39 |
| 4.3. O Seguro DPEM  | 40 |
| 4.3.1. Base normativa do Seguro DPEM  | 40 |
| 4.3.2. Situação atual do Seguro DPEM  | 42 |
| 4.3.3. Um retrato da contratação de seguro na navegação                                   | 43 |
| 4.4. Opinião da Susep sobre o Seguro DPEM   | 43 |
| 4.5. Opinião da ABGF sobre o Fundo Garantidor do DPEM - FUNDPEM                           | 46 |
| 4.6. Visão do mercado de seguradoras sobre o Seguro DPEM                                  | 47 |
| 4.6.1. Problemas relatados  | 47 |
| 4.6.2. Medidas compensatórias da indisponibilidade do Seguro DPEM                         | 48 |
| 4.7. Visão das EBN sobre o Seguro DPEM  | 49 |
| 4.7.1. EBN da navegação marítima e de apoio   | 49 |
| 4.7.2. EBN da navegação interior  | 49 |

|  |           |
|--|-----------|
| 4.7.3. Embarcações empregadas na prestação de serviços de transporte de passageiros e misto sob precárias condições de regulação e segurança da navegação..... | 50        |
| 4.8. Considerações sobre o capítulo.....   | 50        |
| <b>5. CONCLUSÕES / RECOMENDAÇÕES.....</b>  | <b>51</b> |
| 5.1. Conclusões.....   | 51        |
| 5.2. Recomendações.....  | 56        |
| <b>6. REFERÊNCIAS.....</b>   | <b>60</b> |
| <b>7. ANEXO 1: COBERTURAS DE RESPONSABILIDADE CIVIL DISPONÍVEIS PARA SEGURO CASCO MARÍTIMO.....</b>  | <b>61</b> |

## 1. INTRODUÇÃO

O presente estudo foi desenvolvido no âmbito da Agenda Plurianual de Estudos 2021-2024<sup>1</sup> da Antaq, em consonância com o disposto no art. 27, incisos I, II e VIII, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, aprovada por meio do Acórdão nº 66/2021/ANTAQ<sup>2</sup> e alterada nos termos do Acórdão nº 174-2022 - ANTAQ<sup>3</sup>, sob responsabilidade da Gerência de Desenvolvimento e Estudos - GDE, vinculada à Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade - SDS, em cumprimento a competências que lhe são atribuídas no art. 63 do Regimento Interno da Agência, aprovado pela Resolução nº 3.585-ANTAQ, de 18 de agosto de 2014, mormente nos seus incisos VI e XIII, *in verbis*:

Art. 63. A Gerência de Estudos e Desenvolvimento tem, em sua área de atuação, as seguintes competências dentre as atribuídas à Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade:

(...)

VI - realizar estudos que subsidiem a formulação de políticas públicas no âmbito do sistema aquaviário nacional;

(...)

XIII - acompanhar e analisar a legislação e os atos relativos ao sistema portuário nacional e à movimentação de passageiros e cargas no âmbito da navegação;

(...)

O estudo foi suscitado pela incerteza quanto à continuidade da proteção ante danos pessoais causados por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, ensejada pelas coberturas do seguro obrigatório de responsabilidade civil dos transportadores marítimos, fluviais e lacustres (Seguro DPEM) instituído pela Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, e os impactos econômicos e sociais advindos daí, e nesse sentido proposto à Diretoria Colegiada para inclusão na Agenda Plurianual de Estudos 2021-2024, a partir de consideração constante de Despacho da Gerência de Fiscalização da Navegação - GFN à Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais - SFC<sup>4</sup>, *in verbis*:

c) Considerando que, na proposta de norma de alteração da Resolução nº 912-ANTAQ, consta exigência de contratação de seguro de danos pessoais, nos mesmos valores de cobertura do DPEM, é necessário verificar a disponibilização deste tipo de seguro principalmente na Região Norte do país, onde se encontram a maioria das empresas autorizadas no transporte longitudinal misto.

---

<sup>1</sup> SEI nº [1357445](#).

<sup>2</sup> SEI nº [1244045](#).

<sup>3</sup> SEI nº [1567840](#).

<sup>4</sup> SEI nº [1057164](#).



## 1.1. Objetivos do estudo

Vista a importância do transporte hidroviário de passageiros e misto na Região Norte, paradigmática da potencialidade dessa modalidade para o equilíbrio da matriz de transporte brasileira, cuja extensão total das vias economicamente navegadas para transporte de cargas e passageiros, em 2020, foi estimada em 19.167 km (dezenove mil, cento e sessenta e sete quilômetros)<sup>5</sup>, e sumariado o regime jurídico da responsabilidade civil no transporte de passageiros, firmado na Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, no Código Civil, instituído pela Lei nº 10.406, de 2002, e no Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078, de 1990), os objetivos precípuos deste estudo consistem em:

a) identificar as principais causas do não oferecimento do seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas - Seguro DPEM, previsto no Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, com redação dada pela Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, com a finalidade de dar cobertura a danos causados por embarcações a pessoas, transportadas ou não, inclusive os proprietários, tripulantes e/ou condutores das embarcações, e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, esteja ou não a embarcação operando; e

b) verificar a disponibilização de seguro de danos pessoais apto a propiciar coberturas consentâneas com a responsabilidade civil dos serviços de transporte hidroviário da Antaq, a princípio na Região Norte do país (Região Hidrográfica Amazônica), onde atualmente opera a maior parte das empresas autorizadas pela Agência para o transporte hidroviário de percurso longitudinal interestadual e internacional de passageiros, carga e misto, e de travessia (Tabela 1), e por órgãos e entidades dos estados do Amapá, Amazonas, Pará e Rondônia, para o transporte intermunicipal nos trechos hidroviários contidos nos respectivos territórios.

**Tabela 1 - EBN autorizadas pela Antaq por Região Hidrográfica e tipo de navegação**

| REGIÃO HIDROGRÁFICA          | Número de EBN | Passageiros Percurso longitudinal | Misto Percurso Longitudinal | Carga Percurso Longitudinal | Travessia |
|------------------------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------|
| Amazônica                    | 416           | 27                                | 83                          | 164                         | 142       |
| Atlântico Leste              | -             | -                                 | -                           | -                           | -         |
| Atlântico Nordeste Ocidental | 7             | -                                 | -                           | -                           | 7         |
| Atlântico Nordeste Oriental  | 1             | -                                 | -                           | -                           | 1         |
| Atlântico Sudeste            | -             | -                                 | -                           | -                           | -         |
| Atlântico Sul                | 2             | -                                 | -                           | -                           | 2         |
| Paraguai                     | 7             | -                                 | -                           | 5                           | 2         |
| Paraná                       | 15            | -                                 | -                           | 5                           | 10        |

<sup>5</sup>Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Brasil). VEN 2020 – Vias economicamente navegadas. Brasília: ANTAQ, 2021, p. 22. Disponível em: [https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2021/brasil-recuperou-508-km-de-vias-interiores-economicamente-navegadas-em-2020/Estudo-VEN\\_2020.pdf](https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2021/brasil-recuperou-508-km-de-vias-interiores-economicamente-navegadas-em-2020/Estudo-VEN_2020.pdf). Acesso em: 20 dez. 2021.

| REGIÃO HIDROGRÁFICA | Número de EBN | Passageiros<br>Percurso<br>longitudinal | Misto<br>Percurso<br>Longitudinal | Carga<br>Percurso<br>Longitudinal | Travessia |
|---------------------|---------------|---|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------|
| Parnaíba            | 19            | -                                       | -                                 | -                                 | 19        |
| São Francisco       | 41            | -                                       | -                                 | -                                 | 41        |
| Tocantins-Araguaia  | 16            | -                                       | -                                 | 2                                 | 14        |
| Uruguai             | 29            |   |                                   |                                   | 29        |

Fonte: ANTAQ - Navegação Interior - Empresas autorizadas

Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>.

Acesso em: 11 fev. 2022

Admite-se a imprescindibilidade da indenização por danos à pessoa causados por acidentes, incidentes ou fatos da navegação, envolvendo embarcações autorizadas a prestar serviços de transporte hidroviário, com a abrangência, eficácia e celeridade expressas, presumidas ou subentendidas nos termos da Lei nº 8.374, de 1991, como meio mais adequado para assegurar o devido suporte econômico, financeiro e social à cobertura da responsabilidade civil das empresas e empresários proprietários dessas embarcações.

Trata-se, nesta fase do estudo, dos elementos essenciais para embasar o diagnóstico da situação objeto de análise, caracterizada pela vacuidade do Seguro DPEM, e delinear ações sustentáveis que deem efetividade a proposições exequíveis para solucionar o impasse gerado pela desistência das sociedades seguradoras de oferecer o seguro obrigatório de responsabilidade civil às empresas que prestam serviços de transporte hidroviário.

## 1.2. Metodologia

O estudo estrutura-se sobre dois pilares essenciais à compreensão do seu objeto e à superação da inatividade do Seguro DPEM: o primeiro, **em nível de diagnóstico** estabelecido sob o ponto de vista dos fundamentos conceituais do seguro obrigatório instituído pela Lei nº 8.374, de 1991, da experiência acumulada ao longo de cerca de 15 anos de existência de fato e de direito, e das razões que levaram ao seu desaparecimento momentâneo do mercado de seguros; e o segundo, **propositivo**, voltado à análise das contribuições deste trabalho, visando à concertação de ações que reflitam os interesses convergentes ou díspares dos agentes intervenientes na busca da solução almejada para propiciar a prestação dos serviços de transporte hidroviário com respeito aos preceitos e disposições constitucionais aplicáveis e à legislação ordinária revista.

Assim, este relatório versa, preponderantemente, sobre o diagnóstico da situação do Seguro DPEM elaborado a partir da identificação dos agentes públicos e privados relevantes para a condução das atividades previstas, e da coleta de informações e posicionamentos desses agentes

Com esse intuito, adota-se como metodologia para desenvolvimento do estudo:

- a) caracterização dos papéis institucionais dos órgãos com responsabilidades regulatórias e fiscalizatórias sobre a segurança da navegação em vias interiores e a exploração dos serviços de transporte hidroviário;

- b) organização de informações técnico-conceituais e jurídicas referenciadas sobre responsabilidade civil e seguros e dos instrumentos legais e normativos que regulam a matéria, relevantes para análise da situação atual de indisponibilidade do Seguro DPEM;
- c) sistematização de dados sobre aspectos quantitativos e descritivos obtidos de fontes secundárias, para contextualização do problema em análise: no estudo sobre o transporte hidroviário de passageiros e misto na Região Norte, elaborado em parceria da Antaq com a Universidade Federal do Pará - UFPA; em sistemas de informações mantidos pela Antaq, relativos à outorga de autorização para prestação dos serviços de transporte hidroviário na Região Norte; e junto à Autoridade Marítima Brasileira - AMB (Marinha do Brasil), relativos ao acompanhamento dos acidentes e incidentes da navegação interior na jurisdição dos Distritos Navais na Amazônia;
- d) realização de reuniões com representantes de órgãos e entidades intervenientes no setor de transporte aquaviário e no mercado de seguros privados, com vistas a conhecer os respectivos posicionamentos perante o Seguro DPEM, além de estabelecer o cenário institucional e funcional propício ao planejamento e implementação das ações tendentes à estruturação do sistema de coberturas adequadas para normalização da responsabilidade civil na prestação dos serviços de transporte hidroviário; e
- e) a partir das ações anteriores, elaboração de proposições para aumentar o interesse privado na operacionalização do Seguro DPEM e/ou ativar coberturas de responsabilidade civil às empresas que prestam serviços de transporte hidroviário, compatíveis com as disposições estabelecidas para o Seguro DPEM.

### 1.3. Estrutura do Relatório

Este relatório desenvolve-se em cinco capítulos, inclusive este primeiro, introdutório.

No capítulo 2 contextualiza-se o problema objeto do diagnóstico intentado, mediante apresentação dos três componentes analíticos considerados mais relevantes para orientar a busca de solução da situação de impasse em que se encontra o Seguro Obrigatório DPEM:

- (i) o regime jurídico da responsabilidade civil no transporte de passageiros subjacente à definição das coberturas securitárias que harmonizem a exposição do prestador dos serviços ao risco de acidentes ou incidentes passíveis de causar danos pessoais, independentemente de culpa, e a proteção das vítimas potenciais e/ou seus familiares ante os infortúnios a que estão sujeitas sob diversas condições factuais relacionadas à operação de veículos e embarcações;
- (ii) dados de oferta e demanda disponíveis que dão a dimensão quantitativa da importância do transporte aquaviário em vias interiores na Região Norte do país; e

(iii) dados de acidentes, com destaque para o número de óbitos, levantados sistematicamente pela Autoridade Marítima Brasileira, responsável pela segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, que expressam a magnitude do problema em análise neste estudo.

O capítulo 3 aborda o papel institucional dos órgãos que demarcam a presença da União na regulação e na fiscalização dos serviços de transporte aquaviário, e na normatização e fiscalização em assuntos ligados à segurança da navegação, respectivamente a Antaq e a Marinha do Brasil.

O capítulo 4 versa sobre os temas adstritos a seguros privados e ao Seguro DPEM, sumariando informações para formar uma base conceitual sobre a matéria, em princípio estranha à expertise da Antaq, porém necessária para orientar a intervenção regulatória da Agência e de assessoramento ao processo legislativo, se e quando for solicitada a manifestar-se.

Por fim, no capítulo 5, das conclusões e recomendações, apontam-se encaminhamentos para formulação e discussão de proposições exequíveis para aumentar o interesse privado na operacionalização do Seguro DPEM e/ou ativar coberturas de responsabilidade civil às empresas que prestam serviços de transporte hidroviário, compatíveis com as disposições estabelecidas para o Seguro DPEM.

## 2. CONTEXTUALIZAÇÃO GERAL DO PROBLEMA

### 2.1. Regime jurídico da responsabilidade civil no transporte de passageiros

Uma das mais importantes características do contrato de transporte é a chamada *cláusula de incolumidade*. Essa cláusula, implícita no contrato de transporte, implica o fato de não ser a obrigação do transportador apenas de meio ou de resultado, mas também de garantia. Ou seja, tem o transportador o dever de zelar pela incolumidade do passageiro, a fim de evitar que qualquer dano possa emergir durante a vigência do contrato. O transportador assume a obrigação de conduzir o passageiro incólume ao seu destino e fica obrigado a reparar o dano por ele sofrido. Uma vez descumprida essa obrigação de levar o passageiro são e salvo ao seu destino, exsurge o dever de indenizar do transportador, independentemente de culpa<sup>6</sup>.

A Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, dispõe, no art. 37, § 6º:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

(...)

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade,

<sup>6</sup> GREVETTI, Rodrigo Binotto. Contrato de transporte e responsabilidade civil à luz do novo Código Civil. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 10, n. 596, 24 fev. 2005. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/6297>. Acesso em: 20 dez. 2021.

causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A origem da regulamentação desse instituto aplicado à prestação dos serviços de transporte remonta à chamada “Lei das Estradas de Ferro”, como se tornou conhecido o Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que vigeu até a promulgação do atual Código Civil, instituído pela Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. No que tange aos danos ou prejuízos a pessoas, a “Lei das Estradas de Ferro” estabelecia, nos artigos 17 a 26, as condições de responsabilidade civil das empresas.

O Código Civil trata do tema em análise, no Título VI, que versa sobre as várias espécies de contrato, Capítulo XIV, sobre Contratos de Transporte, e no Título IX, da Responsabilidade Civil, destacando-se pela pertinência ao objeto deste estudo, as disposições abaixo transcritas:

## TÍTULO VI

### Das Várias Espécies de Contrato

(...)

#### CAPÍTULO XIV

#### DO TRANSPORTE

##### Seção I

##### Disposições Gerais

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 731. O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

(...)

##### Seção II

##### Do Transporte de Pessoas

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

(...)

Art. 735. **A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.**

(Grifo nosso)

(...)

## TÍTULO IX

### Da Responsabilidade Civil

#### CAPÍTULO I

##### Da Obrigação de Indenizar

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

(...)

Art. 931. Ressalvados outros casos previstos em lei especial, os empresários individuais e as empresas respondem independentemente de culpa pelos danos causados pelos produtos postos em circulação.

(...)

## CAPÍTULO II

### Da Indenização

(...)

Art. 946. Se a obrigação for indeterminada, e não houver na lei ou no contrato disposição fixando a indenização devida pelo inadimplente, apurar-se-á o valor das perdas e danos na forma que a lei processual determinar.

(...)

Acrescente-se que, em qualquer caso, tratando-se de relação de consumo, há também a incidência do Código de Defesa do Consumidor - CDC, disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990<sup>7</sup>.

A responsabilidade decorrente do contrato de transporte é objetiva, nos termos do art. 37, § 6º, da Constituição da República e dos arts. 14 e 22 do Código de Defesa do Consumidor, sendo atribuído ao transportador o dever reparatório quando demonstrado o nexo causal entre o defeito do serviço e o acidente de consumo, do qual somente é passível de isenção quando houver culpa exclusiva do consumidor ou uma das causas excludentes de responsabilidade genéricas (arts. 734 e 735 do Código Civil).

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

(...)

Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

---

<sup>7</sup> SANSEVERINO, Paulo de Tarso, Ministro do STJ. Responsabilidade civil do transportador e a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, 8 de março de 2016. Disponível em: <https://editorajc.com.br/responsabilidade-civil-do-transportador-e-a-jurisprudencia-do-superior-tribunal-de-justica/>. Acesso em: 20 dez. 2021.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código.

## 2.2. Dimensão do transporte hidroviário na Região Norte

Os serviços de transporte aquaviário de passageiros e misto em hidrovias interiores, prestados por empresas brasileiras de navegação (EBN) que operam linhas de percurso longitudinal interestaduais e estaduais / intermunicipais, e de travessia, exercem função vital para os habitantes da Região Norte, especialmente nas unidades da federação geradoras de fluxo fluvial na Região Hidrográfica Amazônica – os estados Pará (PA), Amapá (AP), Amazonas (AM) e Rondônia (RO) –, haja vista a insuficiência de conexões terrestres face aos efeitos combinados da escassa malha rodoviária e sazonalidade do tráfego, sujeito, entre outras intercorrências, a interrupções durante a estação chuvosa que se estende de novembro a março, *vis-à-vis* a extensa rede hidrográfica composta pelos corredores do Solimões-Amazonas, Tocantins-Araguaia e Madeira.

Segundo o estudo mais recente com a abrangência sistêmica adequada ao escopo deste estudo sobre o Seguro DPEM, denominado "Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica", realizado a partir de uma parceria da Antaq com a Universidade Federal do Pará - UFPA<sup>8</sup>, essas quatro unidades da federação concentram 37,4% do território brasileiro (3.187.694 km<sup>2</sup>) e 7,2% da população do país, cerca de 15 milhões de habitantes estimados para 2017, e a magnitude dos fluxos de transporte relevantes para as análises desenvolvidas neste estudo expressa-se pelos valores dispostos nas tabelas 2 e 3, com destaque para a demanda anual de passageiros nos dois momentos de coleta de dados para o estudo acima referenciado.

**Tabela 2 - Panorama do Transporte Longitudinal Estadual de Passageiros e Misto, 2015 e 2017**

| Longitudinal Estadual               | Amapá         | Amazonas         | Pará             | Rondônia      | Total 2015       | Total 2017       |
|-------------------------------------|---------------|------------------|------------------|---------------|------------------|------------------|
| Nº linhas estaduais                 | 2             | 73               | 78               | 1             | 249              | 154              |
| Municípios/localidades              | 6             | 47               | 42               | 2             | 122              | 97               |
| Nº embarcações                      | 10            | 213              | 247              | 3             | 468              | 473              |
| <b>Demanda Anual de Passageiros</b> | <b>62.112</b> | <b>1.665.120</b> | <b>3.988.800</b> | <b>24.816</b> | <b>6.108.978</b> | <b>5.740.848</b> |
| Demanda Anual de Cargas (t)         | 33.432        | 999.156          | 1.512.180        | 14.256        | 2.799.994        | 2.559.024        |

Fonte: UFPA, 2018.

**Tabela 3 - Panorama do Transporte Longitudinal Interestadual de Passageiros e Misto, 2015 e 2017**

| Interestadual            | 2015 | 2017 |
|--------------------------|------|------|
| Nº linhas interestaduais | 31   | 22   |

<sup>8</sup> Processo [50300.000555/2015-31](#).

| Interestadual                       | 2015             | 2017           |
|-------------------------------------|------------------|----------------|
| Nº embarcações                      | 103              | 86             |
| <b>Demanda Anual de Passageiros</b> | <b>1.176.772</b> | <b>843.924</b> |
| Demanda Anual de Cargas (t)         | 884.424          | 822.488        |

Fonte: UFPA, 2018.

Ademais, se considerarmos como fonte o mesmo estudo mencionado, o transporte nas linhas de travessia da Região Amazônica totalizou, em 2017, 3.195.552 de passageiros. Assim, a estimativa o total de passageiros transportados no ano de 2017 é de aproximadamente 9,8 milhões de passageiros, abrangendo as linhas estaduais, interestaduais e de travessia.

A participação do transporte longitudinal estadual de passageiros, indicada pela demanda anual de passageiros, significativamente superior à do interestadual, regulado pela Antaq – 83,85% contra 16,15%, em 2015, e 87,18% contra 12,82%, em 2017 – expressa a necessidade de o objeto deste estudo estender-se ao transporte fluvial e lacustre em sua totalidade, independentemente da responsabilidade institucional pela gestão dos serviços.

Em vista disso, na Região Norte, entende-se como necessário tangenciar, neste estudo, as respectivas competências da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará - ARCON-PA, a Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas - ARSEPAM, a Secretaria de Estado de Transporte - Setrap, do Amapá, e a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH.

Considerando, portanto, a magnitude do transporte hidroviário de passageiros e carga, principalmente na Região Norte do Brasil, a importância desses serviços confere repercussão nacional a acidentes ou incidentes de monta a produzir danos pessoais a passageiros, tripulantes ou a terceiros, com potencial, portanto, de produzir efeitos econômicos e sociais deletérios, o que suscita a preocupação da Agência Reguladora consubstanciada na demanda pela realização deste estudo, cujo foco recai sobre a responsabilidade civil dos respectivos transportadores.

### 2.3. Análise de dados da DPC sobre acidentes na Região Norte

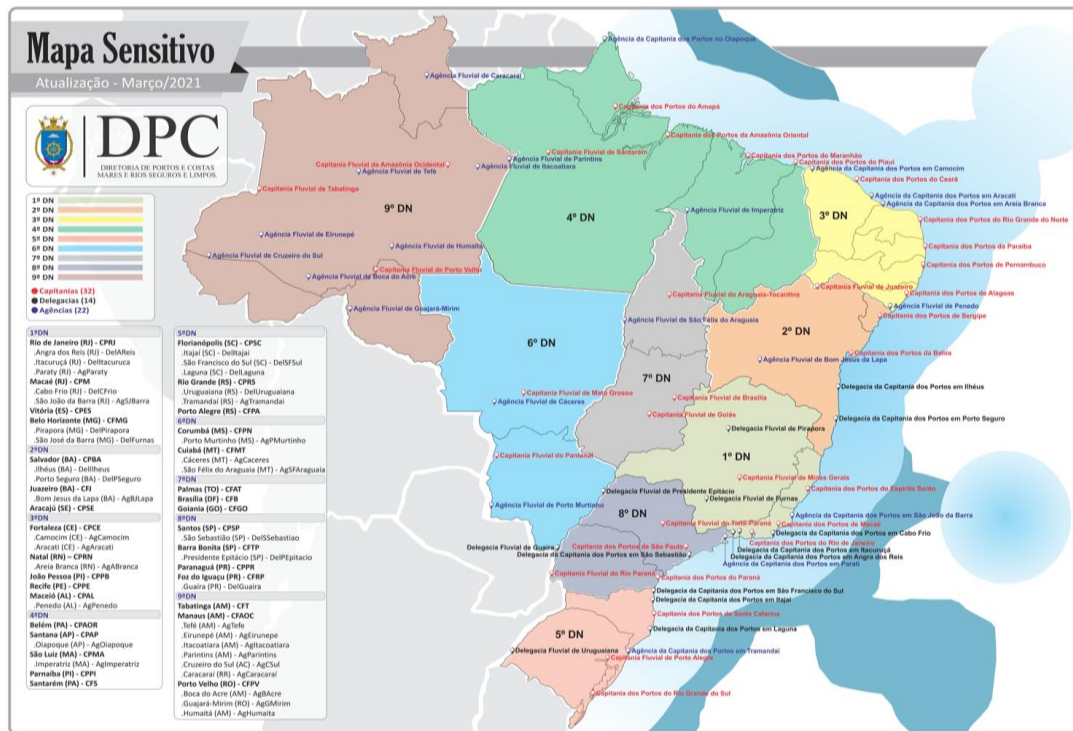
Conforme o Portal da Marinha do Brasil, o Departamento de Inquéritos e Investigações de Acidentes de Navegação da Diretoria de Portos e Costas - DPC analisa as investigações de segurança de acidentes e incidentes marítimos ocorridos com navios de qualquer bandeira nas águas jurisdicionais brasileiras, em conformidade com o Código de Investigação de Acidentes da Organização Marítima Internacional (IMO). O principal objetivo das investigações de segurança é determinar as circunstâncias e as causas do acidente muito grave ou acidente / incidente considerado relevante com o propósito de prevenir novos acidentes e incidentes marítimos no futuro.

Apresentam-se abaixo estatísticas de acidentes no Brasil de **01/01/2017 a 29/11/2021**, disponibilizadas pela DPC/Marinha à Antaq, bem assim mapa de localização dos Distritos Navais, aos quais as estatísticas se referem.



Importante ressaltar que essas estatísticas abarcam todos os tipos de navegação, inclusive os acidentes com embarcações de esporte e recreio, bem assim que a atividade denominada “Passageiro” inclui estatísticas de acidentes de transporte não remunerado de pessoas.

Figura 1 - Mapa de localização e da jurisdição dos Distritos Navais (DN)



Fonte: DPC/Marinha do Brasil

Tabela 4 - Acidentes/incidentes por Distrito Naval / Ano

| Distrito Naval | 2017       | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       | Não informado | Total Geral  |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------------|--------------|
| 1º DN          | 61         | 56         | 77         | 52         | 58         | 5             | 309          |
| 2º DN          | 25         | 14         | 18         | 8          | 8          | 1             | 74           |
| 3º DN          | 26         | 15         | 28         | 20         | 22         |               | 111          |
| 4º DN          | 36         | 36         | 37         | 23         | 38         | 5             | 172          |
| 5º DN          | 25         | 28         | 30         | 35         | 24         | 1             | 143          |
| 6º DN          | 2          | 2          | 3          | 5          | 2          |               | 14           |
| 7º DN          | 5          | 1          | 2          | 1          |            |               | 9            |
| 8º DN          | 56         | 46         | 46         | 37         | 31         | 6             | 222          |
| 9º DN          | 27         | 29         | 26         | 23         | 12         |               | 117          |
| <b>Total</b>   | <b>263</b> | <b>227</b> | <b>267</b> | <b>204</b> | <b>195</b> | <b>15</b>     | <b>1.171</b> |

Fonte: DPC/Marinha do Brasil

**Tabela 5 - Óbitos por Distrito Naval / Ano**

| Distrito Naval | 2017      | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      | Não informado | Total Geral |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|-------------|
| 1º DN          | 7         | 8         | 11        | 3         | 6         | 0             | 35          |
| 2º DN          | 21        | 2         | 1         | 2         | 1         | 1             | 28          |
| 3º DN          | 3         | 0         | 4         | 0         | 1         |               | 8           |
| <b>4º DN</b>   | <b>16</b> | <b>7</b>  | <b>6</b>  | <b>45</b> | <b>3</b>  | <b>0</b>      | <b>77</b>   |
| 5º DN          | 2         | 2         | 1         | 3         | 1         | 0             | 9           |
| 6º DN          | 1         | 1         | 0         | 1         | 1         |               | 4           |
| 7º DN          | 1         | 0         | 0         | 0         |           |               | 1           |
| 8º DN          | 5         | 4         | 4         | 4         | 1         | 2             | 20          |
| <b>9º DN</b>   | <b>12</b> | <b>14</b> | <b>7</b>  | <b>4</b>  | <b>2</b>  |               | <b>39</b>   |
| <b>Total</b>   | <b>68</b> | <b>38</b> | <b>34</b> | <b>62</b> | <b>16</b> | <b>3</b>      | <b>221</b>  |

Fonte: DPC/Marinha do Brasil

Conforme pode ser observado o 9º e o 4º Distrito Naval, que abrangem a Região Norte do Brasil, juntamente correspondem a 24,7% dos acidentes no período analisado, todavia 52,5% dos óbitos ocorrem nessa região.

**Tabela 6 - Óbitos por Atividade / Ano**

| ATIVIDADE          | 2017      | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      | Não informado | Total Geral |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|-------------|
| CARGA              | 31        | 15        | 27        | 14        | 9         | 2             | 98          |
| PASSAGEIRO         | 37        | 23        | 7         | 48        | 7         | 1             | 123         |
| <b>Total Geral</b> | <b>68</b> | <b>38</b> | <b>34</b> | <b>62</b> | <b>16</b> | <b>3</b>      | <b>221</b>  |

Fonte: DPC/Marinha do Brasil

Conforme tabela acima, 55,7% dos óbitos ocorrem em atividades de transporte de passageiro/pessoas, todavia apenas 31,7% dos acidentes/incidentes aconteceram nesse tipo de atividade no Brasil.

**Tabela 7 - Acidentes / incidentes por atividade na Região Norte do Brasil (4º e 9º Distritos Navais)**

| Distrito Naval          | CARGA      | PASSAGEIROS/PESSOAS | Total Geral |
|-------------------------|------------|---------------------|-------------|
| 4º DN                   | 121        | 51                  | 172         |
| 9º DN                   | 54         | 63                  | 117         |
| <b>Total</b>            | <b>175</b> | <b>114</b>          | <b>289</b>  |
| <b>% do Total Geral</b> | <b>61%</b> | <b>39%</b>          | <b>100%</b> |

Fonte: DPC/Marinha do Brasil

Na Região Norte (4º e 9º Distritos Navais) a maioria dos acidentes (61%) ocorre no transporte de carga, conforme tabela 7, acima.

**Tabela 8 - Acidentes e óbitos por tipo de navegação - 01/01/2017 a 29/11/2021**

| NAVEGAÇÃO          | ACIDENTES    | %             | ÓBITOS     | %           |
|--------------------|--------------|---------------|------------|-------------|
| APOIO MARÍTIMO     | 70           | 6,0%          | 8          | 4%          |
| CABOTAGEM          | 68           | 5,8%          | 2          | 1%          |
| INTERIOR           | 501          | 42,8%         | 146        | 66%         |
| LONGO CURSO        | 532          | 45,4%         | 65         | 29%         |
| <b>Total Geral</b> | <b>1.171</b> | <b>100,0%</b> | <b>221</b> | <b>100%</b> |

Fonte: DPC/Marinha do Brasil

Conforme a tabela 8 acima demonstra, apesar da Navegação Interior não ser a principal causadora de acidentes, foi onde ocorreram 66% dos óbitos no período analisado.

### 2.3.1. Segurança da Navegação e Material Utilizado na Construção da Embarcação

Outro item importante na questão da segurança da navegação é o material utilizado na construção da embarcação, e a madeira ainda é muito utilizada na construção de embarcações na Região Norte do país, conforme a tabela 9. Vale ressaltar que o aço e outros materiais vêm substituindo a madeira, devido entre outros fatores, pela maior segurança que proporciona.

**Tabela 9 - Quantidade de embarcações por material estrutural utilizado no casco**

| DISTRITO NAVAL | MATERIAL DO CASCO | QUANTIDADE DE EMBARCAÇÕES |
|----------------|-------------------|---------------------------|
| 4º DN          | Madeira           | 36.786                    |
|                | Aço               | 204                       |
| 9º DN          | Madeira           | 20.119                    |
|                | Aço               | 51                        |

Fonte: Marinha do Brasil

### 2.4. Considerações sobre o capítulo

Este capítulo caracterizou o problema regulatório em questão, de forma a explicitar a obrigatoriedade legal do transportador em suportar os danos oriundos da execução de sua atividade econômica bem como dimensionar o impacto, em termos do transporte de cargas e passageiros, especialmente na Região Norte do país, que a ausência de coberturas de responsabilidade civil pode alcançar.

Conforme demonstrado, a maioria dos acidentes na navegação ocorrem na atividade de transporte de carga, todavia a maioria dos óbitos ocorre no transporte de passageiros/pessoas. No período analisado, 52,5% dos óbitos ocorreram no 9º e no 4º Distrito Naval que abrangem a

Região Norte do Brasil. Ressalta-se que foi na navegação interior que a maioria dos óbitos ocorreu.

Não foi possível estimar com precisão o percentual de acidentes na Região Norte que envolveu embarcações de empresas outorgadas pela Antaq. Tal fato ocorreu devido a diferenças metodológicas na construção da fonte de dados da Antaq e da Marinha do Brasil utilizados neste trabalho. Todavia, é possível afirmar com segurança que esse percentual é menor que 17%<sup>9</sup>.

A partir dos dados apresentados, considerando a grande quantidade de passageiros envolvidos no transporte hidroviário, assim como a evidenciação da concentração significativa de acidentes e óbitos na navegação interior em relação aos demais tipos de navegação, é possível depreender que a ausência do Seguro DPEM ou outras coberturas similares pode apresentar consequências negativas do ponto de vista econômico e social.

Em última instância, a responsabilização por tais consequências, se não devidamente prospectadas e mitigadas, podem recair sobre os agentes públicos responsáveis pela ordenação, regulação e fiscalização dos serviços de transporte hidroviário, dentre eles a Antaq.

### **3. O PAPEL REGULATÓRIO E FISCALIZATÓRIO DA ANTAQ E DA MARINHA**

O objetivo deste capítulo é discutir o papel institucional da Antaq no que tange ao objeto do estudo. Nesta direção, pretende-se apresentar as competências da Antaq *vis-à-vis* as atribuições das agências reguladoras estaduais quanto ao Seguro DPEM (item 3.1); revisar o histórico da problemática do Seguro DPEM na Antaq (item 3.2) e circunscrever o universo de atuação da Antaq (item 3.3).

#### **3.1. O Papel da Antaq**

Conforme a lei de criação da Antaq, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no Art. 23, constituem esferas de atuação da Agência:

- I - a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;
  - II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;
  - III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei (nº 12.815, de 5 de junho de 2013) na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;
  - IV - o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.
  - V - a exploração da infraestrutura aquaviária federal.
- § 1º A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades

---

<sup>9</sup> O cruzamento dos dados da Antaq e da Marinha do Brasil foi realizado pelo nome da embarcação, o que impossibilita a precisão no supracitado resultado, pode existir mais de uma embarcação com o mesmo nome, todavia possibilita calcular um valor máximo. Todas as embarcações envolvidas em acidentes que constavam o nome cadastrado junto a Antaq (frota das empresas outorgadas) entraram neste percentual máximo.

de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2ª A Antaq harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados e dos Municípios encarregados do gerenciamento das operações de transporte aquaviário intermunicipal e urbano.

Considerando a Lei nº 10.233, especialmente o Art. 23, extraído e expresso logo acima, a Antaq tem em sua esfera de atuação a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso. Ademais, se depreende que os estados e municípios estão encarregados das operações de transporte aquaviário intermunicipal e urbano. Desta forma, a Antaq tem em sua esfera de atuação o transporte hidroviário interestadual e internacional, além do transporte de travessia interestadual, internacional, em diretriz de rodovia ou ferrovia federal, ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.

A Resolução nº 912 da Antaq, de 23 de novembro de 2007, aprovou a norma que estabeleceu entre os requisitos técnicos para a obtenção da autorização para explorar o serviço de transporte de passageiro e misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional que a empresa requerente deve apresentar:

III - Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Embarcação ou por Suas Cargas – DPEM em vigor.

Já a Resolução nº 1.274 da Antaq, de 3 de fevereiro de 2009, aprovou a norma para a outorga de autorização para a prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia. Conforme estabelecido neste normativo, são de responsabilidade da Agência a travessia interestadual, internacional, em diretriz de rodovia ou ferrovia federal, ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais. A citada resolução estabelece:

Art. 7º. As embarcações utilizadas na prestação do serviço deverão estar em condição de operação e segurança e com o seguro obrigatório em vigor, comprovados mediante apresentação dos documentos relacionados nos itens 1.2 e 1.3 do Anexo B.

(...)

Art. 13. A EBN somente poderá operar embarcação adequada à navegação pretendida que estiver em condições de operação e regularizada junto à Autoridade Marítima, e com apólice de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas - DPEM em vigor.

Além disso, conforme Art. 14., é obrigação da EBN que presta serviço de travessia:

XII - somente operar embarcação na prestação do serviço com o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcação e suas Cargas (DPEM) em vigor e o Certificado de Segurança da Navegação (CSN) com as vistorias em dia. (incluído pela Resolução nº 3.284-ANTAQ, de 2014).

A Resolução nº 1.558 da Antaq, de 11 de dezembro de 2009, aprovou a norma para a outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. Para a concessão de outorga para a prestação deste tipo de serviço, também é exigido o DPEM, como na Resolução nº 1.274.

A prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia realizada por microempreendedores individuais, conforme disciplinado na norma aprovada pela Resolução nº 3.285 da Antaq, de 13 de fevereiro de 2014, também estabelece que somente poderá operar embarcação que tenha Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas – DPEM em vigor.

A Antaq também disciplina a prestação de serviços de transporte privado de pessoas, veículos ou cargas na navegação interior de travessia, por meio da norma aprovada pela Resolução nº 7.753, de 11 de maio de 2020.

De acordo com a norma aprovada pela Resolução nº 7.753, entende-se por serviço particular de transporte aquaviário de travessia aquele "... serviço remunerado de transporte de pessoas, veículos ou cargas, autorizado previamente pela Antaq, não aberto ao público, firmado por meio de contrato privado de prestação de serviço de transporte, por período determinado, destinado ao deslocamento de usufruidores, veículos ou carga do contratante". No caso da prestação deste tipo de transporte, as EBNs utilizadas também devem ter apólices de seguro obrigatório, conforme segue:

Art. 10. As embarcações utilizadas na prestação do serviço deverão estar em condições de operação e segurança, com apólice de seguro obrigatório em vigor, se disponível no mercado, devidamente comprovado mediante a apresentação dos documentos relacionados nos itens 1.2 e 1.3 do Anexo B.

Art. 14. A EBN deverá operar somente embarcação adequada à navegação pretendida, que seja em condições de operação, devidamente regularizada junto à Autoridade Marítima e com apólice de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas – DPEM em vigor, se disponível no mercado.

Conforme mostra o trecho extraído e apresentado logo acima, esta norma condiciona a exigência do DPEM à disponibilidade no mercado.

O Seguro DPEM também é um dos requisitos técnicos exigidos para a empresa que requer autorização para operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso, conforme estabelecido na Resolução Normativa nº 5 da Antaq, de 23 de fevereiro de 2016.

### **3.2. Universo de atuação da Antaq**

Além de informações das autorizações outorgadas pela Antaq, também foram utilizados nesta parte do relatório dados que fazem parte do estudo "Caracterização da Oferta e da Demanda do

Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica” que foi divulgada pela Antaq em 2018, feita em parceria com a Universidade Federal do Pará (UFPA). Este estudo compreendeu as principais unidades da federação geradoras de fluxo fluvial na Região Hidrográfica Amazônica, a saber: Pará, Amapá, Amazonas e Rondônia.

### 3.2.1. Análise de dados das EBN de navegação interior longitudinal de passageiros e misto

Considerando os dados extraídos da base da Antaq no início de 2022, 109 empresas brasileiras de navegação (EBNs) estão autorizadas a operar na navegação interior de percurso longitudinal na Região Hidrográfica Amazônica, sendo 83 EBNs autorizadas a prestar o serviço de transporte misto (passageiros e carga) e 26 EBNs autorizadas a prestar, exclusivamente, o serviço de transporte de passageiros.

**Quadro 1 - Navegação Interior de Percurso Longitudinal – EBNs autorizadas a prestar o serviço de transporte misto (passageiros e carga)**

| #  | EBN                                       | #  | EBN  |
|----|---|----|--|
| 1  | A C L S CANTO NAVEGAÇÃO LTDA.             | 43 | IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA.   |
| 2  | A. AMARAL DE PAIVA NAVEGAÇÃO ME           | 44 | ISHIGURO & CIA LTDA.                               |
| 3  | A. DOS R. MONTEIRO E CIA LTDA.            | 45 | ISMAEL F. SOARES EIRELI                            |
| 4  | ALAN BENTES PALHETA - ME                  | 46 | ITAPORANGA TRANSPORTES E COMÉRCIO LTDA.            |
| 5  | ALEX CABRAL DA SILVA - ME                 | 47 | IVAN SARRAF DE ABREU                               |
| 6  | ANANIAS SOARES DA COSTA                   | 48 | J A DE CARVALHO FILHO NAVEGAÇÃO                    |
| 7  | ANTÔNIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES - ME | 49 | J A NAVEGAÇÃO LTDA.                                |
| 8  | ANTONIO ROCHA TRANSPORTE                  | 50 | J C MARTINS DE LIMA                                |
| 9  | ARAÚJO NAVEGACÃO LTDA.                    | 51 | J J NAVEGAÇÃO LTDA.                                |
| 10 | BELÉM NORTE NAVEGAÇÃO LTDA.               | 52 | J R ALMEIDA TRANSPORTES E COMÉRCIO                 |
| 11 | BENEDITO A DOS SANTOS                     | 53 | J. C. M. NAVEGAÇÕES EIRELI                         |
| 12 | C B A DIAS EIRELI                         | 54 | J. CÉLIO SOUZA FONSECA- ME                         |
| 13 | C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA. EPP       | 55 | JOÃO PINTO ANDRADE                                 |
| 14 | CASTELO & CASTELO LTDA.                   | 56 | JOSÉ DO CARMO BATISTA                              |
| 15 | CHARLES A. R. ABDON ME                    | 57 | L C P DE ARAÚJO                                    |
| 16 | CORDEIRO NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.      | 58 | L M P FERREIRA                                     |
| 17 | D FONSECA TAVARES BRELAZ                  | 59 | LACET NAVEGAÇÃO FLUVIAL LTDA.                      |
| 18 | DARCY JUNIOR NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO EIRELI  | 60 | LAIRANA & CARVAJAL NAVEGACAO E TURISMO LTDA. – EPP |
| 19 | DAVID OLIVEIRA FERNANDES - ME             | 61 | LINDALVA FERREIRA HILÁRIO & CIA. LTDA.             |
| 20 | DEMES & BARBOSA LTDA.                     | 62 | M DE SOUSA EIRELI                                  |
| 21 | DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA.                     | 63 | M P DUARTE SOUTO TRANSPORTES E TURISMO EIRELI      |
| 22 | DIRCEU C. FERREIRA                        | 64 | M R GUIMARÃES CANTO NAVEGAÇÃO LTDA.                |

| #  | EBN   | #  | EBN  |
|----|---|----|--|
| 23 | E OLIVEIRA FERNANDES - TRANSPORTES FLUVIAIS - ME      | 65 | M. DO D. DE LIMA AZEVEDO                               |
| 24 | EDILBERTO PEREIRA SARUBI - EPP                        | 66 | M. DOS REIS MONTEIRO E CIA LTDA.                       |
| 25 | EDUARDO R. FIGUEIREDO                                 | 67 | M. J. BEZERRA NAVEGAÇÃO                                |
| 26 | ELOIDE CANUTO GOMES JUNIOR - SERVIÇOS E COMÉRCIO - ME | 68 | M. MONTEIRO COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA.                 |
| 27 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A R TRANSPORTE LTDA.             | 69 | MARIA DE L. P. DA TRINDADE - ME                        |
| 28 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO EDINELSON TRINDADE EIRELI        | 70 | MARINHO TRANSPORTES HIDROVIÁRIOS DA AMAZÔNIA LTDA.     |
| 29 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ERLON ROCHA TRANSPORTES LTDA.    | 71 | MJP MONTEIRO   |
| 30 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO PAIVA LEÃO LTDA.                 | 72 | MONTEIRO E MONTE LTDA.                                 |
| 31 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA.                    | 73 | NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA.                                   |
| 32 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTOS OLIVEIRA LTDA.            | 74 | NAVEGAÇÃO OLIVEIRA LTDA.                               |
| 33 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SOUSA LTDA.                      | 75 | NEWTON W. SALOMÃO - ME                                 |
| 34 | ESTALEIRO ARAÚJO LTDA.                                | 76 | ORVACIO NAVEGACAO E COMERCIO LTDA.                     |
| 35 | F H VASCONCELOS EIRELI                                | 77 | R A MACIEL   |
| 36 | F. O. NOBRE   | 78 | R MACIEL FERREIRA                                      |
| 37 | FERNANDO OLANDA CAVALCANTE                            | 79 | R. R. AMARAL DE PAIVA NAVEGAÇÃO - ME                   |
| 38 | FERRY BOAT TRANSPORTE POR NAVEGAÇÃO LTDA.             | 80 | S S BRELAZ   |
| 39 | G. U. BARBOSA   | 81 | SILVA TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA E PASSAGEIRO EIRELI |
| 40 | H. M. NOGUEIRA GOMES NAVEGAÇÃO                        | 82 | T. A. DE OLIVEIRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO                |
| 41 | I. P. GONÇALVES NAVEGAÇÃO - ME                        | 83 | V. C. BATISTA - ME                                     |
| 42 | IDEVALDO SARGES RAMOS                                 |    |  |

Fonte: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>. Acessado em 05/01/2022

#### Quadro 2 - Navegação Interior de Percurso Longitudinal – EBNs autorizadas a prestar o serviço de transporte de passageiros

| #  | EBN  | #  | EBN                                 |
|----|--|----|-------------------------------------|
| 1  | A. F. CARVALHO NAVEGAÇÃO                     | 14 | L M P FERREIRA                      |
| 2  | A. F. OLIVEIRA NAVEGAÇÃO EIRELI              | 15 | LV NAVEGAÇÃO E TRANSPORTES EIRELI   |
| 3  | AJATO NAVEGACAO EIRELI                       | 16 | M DE SOUSA EIRELI                   |
| 4  | B. M. NAVEGAÇÕES LTDA.                       | 17 | MARCIO MACIEL ARAUJO EIRELI         |
| 5  | EDSON CONCEIÇÃO BRITO                        | 18 | MJP MONTEIRO                        |
| 6  | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELOA TRANSPORTES EIRELI | 19 | MONTEIRO E MONTEIRO NAVEGAÇÃO LTDA. |
| 7  | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA.           | 20 | R A MACIEL                          |
| 8  | F. DE A. O. DOS REIS TRANSPORTES - ME        | 21 | R P MONTEIRO                        |
| 9  | F. DE OLIVEIRA PEREIRA                       | 22 | REBELO & CIA LTDA.                  |
| 10 | FRANCISCO CINTRA DA SILVA                    | 23 | S. PAULINO PINTO                    |



| #  | EBN                              | #  | EBN                                |
|----|----------------------------------|----|------------------------------------|
| 11 | GLAUCIVALDO SOUZA DA SILVA       | 24 | TEMBRANA VE NAVEGAÇÃO EIRELI – EPP |
| 12 | JOC TRANSPORTES EIRELI           | 25 | VALDEMIR MAIA FERREIRA             |
| 13 | JV TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO EIRELI | 26 | Z ALFAIA DA COSTA                  |

Fonte: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>. Acessado em 05/01/2022

Quanto ao serviço de travessia, 142 empresas brasileiras de navegação (EBNs) estão autorizadas a operar no transporte de travessia na Região Hidrográfica Amazônica, sendo 117 EBNs autorizadas a prestar o serviço de transporte de passageiros e 25 autorizadas a operar “travessia de carga e de passageiros” ou “travessia de carga, passageiros e veículos” ou “travessia de veículos” ou “travessia de passageiros e veículos”.

### Quadro 3 - Travessia - EBNs autorizadas a prestar o serviço de travessia de passageiros

| #  | EBN                                  | #  | EBN   |
|----|--------------------------------------|----|---|
| 1  | ALBERTO BEZERRA FERREIRA             | 60 | JOELMA FATIMA SILVA                             |
| 2  | ALCIDES ALVES BEZERRA FILHO          | 61 | JONAS IBIAPINA MARTINS                          |
| 3  | ALINE DO NASCIMENTO PEREIRA          | 62 | JOSÉ CAMPOS BATISTA                             |
| 4  | AMAZONAS NAVEGAÇÃO LTDA              | 63 | JOSÉ DE JESUS AGUIAR                            |
| 5  | ANTONIA ALCILEIDE DA SILVA COSTA     | 64 | JOSÉ FRANCISCO SALVADOR DA ROCHA                |
| 6  | ANTÔNIO JORGE TAVARES DA MOTA        | 65 | JOSÉ OLIVEIRA COSTA                             |
| 7  | ANTÔNIO LÚCIO BENVINDO DO NASCIMENTO | 66 | JOSÉ ROBERTO OLIVEIRA LEITE                     |
| 8  | ANTONIO SERGIO PINTO FONTES          | 67 | JOSENEI ARAÚJO DA SILVA                         |
| 9  | ANTÔNIO SILVA DOS SANTOS             | 68 | JULIO CESAR DE PAULA PORTAZIO                   |
| 10 | ARIOSTO SALVADOR RAMIRES             | 69 | JURANDIR DELMINO DE BRITO                       |
| 11 | ARTUR ALVAREZ SEBALHO TRANSPORTE     | 70 | KELLY SILVA AGUIAR                              |
| 12 | ARTUR SANTOS CARDOSO                 | 71 | L A C TRANSPORTE FLUVIAL EIRELI                 |
| 13 | BENAIAL NUNES MAIA                   | 72 | L. A. DA SILVA NAVEGAÇÃO                        |
| 14 | BRENO GOMES PEREIRA                  | 73 | LENINO CARLOS DE ARAÚJO                         |
| 15 | CALEBES MACHADO DE ARAÚJO            | 74 | LINDALVA VIEIRA DOS SANTOS                      |
| 16 | CAMBIXE NAVEGAÇÃO LTDA               | 75 | LUIS EDUARDO VALE BARBOSA                       |
| 17 | CARLA ADRIANA MIRANDA DA SILVA       | 76 | LUIZ VANDERLEY RODRIGUES AIRES                  |
| 18 | CARLOS ALBERTO TAVEIRA DE PAULA      | 77 | M. P. DOS SANTOS VITOR – ME                     |
| 19 | CARLOS ARAUJO DE AGUIAR              | 78 | MANOEL MOURÃO SARAIVA                           |
| 20 | CARLOS AUGUSTO OLIVEIRA COSTA        | 79 | MARA DAYANE RODRIGUES DE SOUZA                  |
| 21 | CLAUDIO ARAÚJO DA COSTA              | 80 | MARCIANO MILHEIRO ALVES DA SILVA                |
| 22 | CLEOCIONE NONATO DA SILVA            | 81 | MÁRCIO JARMIRO RUFINO NASCIMENTO                |
| 23 | CLESON KENNED DA SILVA FIRMINO       | 82 | MARCOS ANTÔNIO DE CASTRO DA SILVA               |
| 24 | CORACI BEZERRA DO VALE               | 83 | MARILIO MACHADO DE ARAÚJO                       |
| 25 | D. SILVA DE SOUZA E CIA LTDA         | 84 | MARIO JOSÉ NOVA PIRES                           |
| 26 | DARCISO FREITAS LOPES                | 85 | MARIO TELES ROSA VIANA                          |
| 27 | DAYSE NOBRE DA SILVA - EPP           | 86 | MARIVALDO DA COSTA QUEIROZ                      |
| 28 | DELZENIR MORALES SOUZA               | 87 | MELO SERVIÇOS DE TRANSPORTES POR NAVEGAÇÃO LTDA |
| 29 | DIDI DOS SANTOS AREVALO              | 88 | MENAIDE RODRIGUES COSTA                         |

| #  | EBN                                   | #   | EBN                                    |
|----|---------------------------------------|-----|--|
| 30 | DONAT SILVA SAMPAIO                   | 89  | NAVEGAÇÃO ÁGUA AZUL LTDA - ME          |
| 31 | EDNA GERONIMO DO CARMO                | 90  | NAVEGAÇÃO RONDON LTDA                  |
| 32 | EDVANDEQUE DE SOUZA CARNEIRO          | 91  | NILDONEI CALDAS DE BRITO               |
| 33 | ELIANE DA SILVA BRITO - ME            | 92  | OCINEY CABRAL FIRMINO                  |
| 34 | EMANUEL CONDE DA ROCHA                | 93  | PECICLEY MOREIRA RODRIGUES             |
| 35 | EVANDRO COSMO DE SOUZA                | 94  | PEDRO ANTONIO PEREIRA DE OLIVEIRA      |
| 36 | EVENALDO FERREIRA CARDOSO             | 95  | PEDRO DOS REIS RODRIGUES               |
| 37 | F. DE J. C. NASCIMENTO - ME           | 96  | R. HAMILTON BULCÃO SAUNIER - ME        |
| 38 | FENIX - TRANSPORTE POR NAVEGAÇÃO LTDA | 97  | RAIMUNDO BATISTA LOPES                 |
| 39 | FERNANDO GOMES DOS SANTOS FILHO       | 98  | RAIMUNDO DA SILVA PRATA                |
| 40 | FRANCISCA CORREA DOS SANTOS           | 99  | RAIMUNDO EDMAR DE SOUZA FILHO          |
| 41 | FRANCISCO ALVAREZ GOMES               | 100 | RAIMUNDO LUCENILDO PINTO SOUSA         |
| 42 | FRANCISCO CAMPOS BATISTA              | 101 | RAIMUNDO NONATO DE SALES BATISTA       |
| 43 | FRANCISCO CÂNDIDO VIANA               | 102 | RAIMUNDO NONATO NOGUEIRA DA SILVA      |
| 44 | FRANCISCO DA SILVA NUNES              | 103 | RAINERI NEGREIROS PISSANGO             |
| 45 | FRANCISCO DE ASSIS RIBEIRO            | 104 | RENATO BRITO DA SILVA                  |
| 46 | FRANCISCO JUVENAL DO NASCIMENTO       | 105 | ROMOALDO QUEROZ DE LIRA                |
| 47 | FRANCISNEY DO NASCIMENTO GOMES        | 106 | RUBEM MENDES BATISTA                   |
| 48 | GABRIELA FERREIRA CABRAL              | 107 | SEBASTIÃO FERRER GARCIA                |
| 49 | GERSIMAR BIANA CORDEIRO               | 108 | SEBASTIÃO GONÇALVES TORRES             |
| 50 | GRACENILDO BATISTA DE SOUZA           | 109 | SEBASTIÃO JOÃO DA COSTA                |
| 51 | IMBAÚBA NAVEGAÇÃO LTDA                | 110 | SÉRGIO COSTA DA SILVA                  |
| 52 | ISAIAS MARQUES DA SILVA               | 111 | STAFORTI & CIA LTDA                    |
| 53 | IVAN SILVA DE OLIVEIRA                | 112 | TRANS-SERV TRANSPORTES AQUAVIÁRIO LTDA |
| 54 | J. DE OLIVEIRA LIMA                   | 113 | TRANS-VALE TRANSPORTES AQUAVIÁRIO LTDA |
| 55 | JEFSON DA SILVA AZEVEDO               | 114 | TRANSMAR NAVEGAÇÃO LTDA ME             |
| 56 | JHEMIS BRENDON SOUZA AZULAY           | 115 | VALTER JÚNIOR QUEIROZ DE OLIVEIRA      |
| 57 | JOÃO GARCIA MAQUINE FILHO             | 116 | VERA LUCIA GOMES                       |
| 58 | JOÃO SARMENTO DA SILVA                | 117 | ZAQUEL CARLOS DE ARAUJO                |
| 59 | JODEALDO BEZERRIL MENDES              |     |  |

Fonte: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>. Acessado em 04/02/2022

**Quadro 4 - Travessia - EBNs autorizadas a prestar o serviço de travessia de carga, passageiros e veículos**

|   | EMPRESA                          | Navegação                                  |
|---|----------------------------------|--|
| 1 | A. A. M. CAMELI                  | Travessia de carga e de passageiros        |
| 2 | AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES LTDA         | Travessia de carga, passageiros e veículos |
| 3 | ANTONIO CLEILSON DE SOUZA ARAÚJO | Travessia de carga, passageiros e veículos |

|    | EMPRESA   | Navegação                                  |
|----|---|--|
| 4  | BIGUÁ NAVEGAÇÃO LTDA                                | Travessia de carga e de passageiros        |
| 5  | CATIANE DA SILVA GAMA                               | Travessia de veículos                      |
| 6  | FRANCISCO JOSE DA SILVA SOUZA                       | Travessia de passageiros e veículos        |
| 7  | FRANCISCO PEDROSA DE LIMA                           | Travessia de passageiros e veículos        |
| 8  | IVAN FERREIRA PINHEIRO                              | Travessia de carga, passageiros e veículos |
| 9  | J CRUZ SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS PARA TERCEIROS LTDA | Travessia de passageiros e veículos        |
| 10 | JOSÉ CARLOS PEREIRA DE VASCONCELOS                  | Travessia de carga, passageiros e veículos |
| 11 | JOSE SILVA SOARES                                   | Travessia de veículos                      |
| 12 | MANAUS NAVEGAÇÃO E AGENCIAMENTO MARÍTIMO – EIRELI   | Travessia de carga, passageiros e veículos |
| 13 | MARIO JORGE BARROSO FRANÇA E CIA LTDA               | Travessia de carga, passageiros e veículos |
| 14 | N. J. CONSTRUÇÕES, NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA        | Travessia de carga, passageiros e veículos |
| 15 | NARLENTUR NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA                  | Travessia de carga e passageiros           |
| 16 | NAVEGAÇÃO GAIVOTA LTDA – ME                         | Travessia de carga e passageiros           |
| 17 | NAVEGAÇÃO GUAJARÁ LTDA – ME                         | Travessia de carga e passageiros           |
| 18 | NAVEGAÇÃO MAMORÉ LTDA.                              | Travessia de carga e passageiros           |
| 19 | PARECIS EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LTDA                   | Travessia de carga e passageiros           |
| 20 | PIPES EMPREENDIMENTOS LTDA                          | Travessia de carga, passageiros e veículos |
| 21 | ROBERTO DORNER & CIA LTDA                           | Travessia de carga, passageiros e veículos |
| 22 | RODONAVE NAVEGAÇÕES LTDA                            | Travessia de carga, passageiros e veículos |
| 23 | S M NAVEGAÇÃO E TRANSPORTE LTDA                     | Travessia de passageiros e veículos        |
| 24 | SÔNIA CORREIA DE ASSUNÇÃO                           | Travessia de passageiros e veículos        |
| 25 | TRÊS NAVEGAÇÃO LTDA – ME                            | Travessia de passageiros e veículos        |

Fonte: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>. Acessado em 04/02/2022

Segundo dados extraídos, as empresas outorgadas pela Agência para o transporte interior de percurso longitudinal estão autorizadas a fazer 40 rotas. Considerando o número de empresas operando, pode-se destacar as seguintes rotas: Belém (PA) / Manaus (AM) / Belém (PA); Belém (PA) – Santana (AM) – Belém (PA); Macapá (AP) / Chaves (PA) / Macapá (AP); Manaus (AM) – Santarém (PA) – Manaus (AM); Manaus (AM) / São Gabriel da Cachoeira (AM) / Manaus (AM); Manaus (AM) – Tabatinga (AM) – Manaus (AM); Manaus (AM) – Alenquer (PA) – Manaus (AM); Santana (AP) – Vitória do Xingu (PA) – Santana (AP); Ipixuna (AM) / Cruzeiro do Sul (AC) / Ipixuna (AM).

**Quadro 5 - Rotas da Navegação Interior de Percurso Longitudinal**

| # | ROTA  | EBN   | SERVIÇO DE TRANSPORTE |
|---|---|---|-----------------------|
| 1 | Afuá (PA) / Macapá (AP) / Afuá (PA)                                 | NEWTON W. SALOMÃO – ME                                | Misto                 |
|   |   | R MACIEL FERREIRA                                     | Misto                 |
|   |   | B. M. NAVEGAÇÕES LTDA.                                | Passageiros           |
| 2 | Belém (PA) / Laranjal do Jari (AP) / Belém (PA)                     | ISHIGURO & CIA LTDA.                                  | Misto                 |
| 3 | Belém (PA) / Macapá (AP) / Belém (PA)                               | TEMBRANAVE NAVEGAÇÃO EIRELI - EPP                     | Passageiros           |
| 4 | Belém (PA) / Manaus (AM) / Belém (PA)                               | ANTONIO ROCHA TRANSPORTE                              | Misto                 |
|   |   | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A R TRANSPORTE LTDA.             | Misto                 |
|   |   | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO EDINELSON TRINDADE EIRELI        | Misto                 |
|   |   | FERRY BOAT TRANSPORTE POR NAVEGAÇÃO LTDA.             | Misto                 |
| 5 | Belém (PA) / Santana (AP) / Belém (PA)                              | ALAN BENTES PALHETA – ME                              | Misto                 |
|   |   | ANTÔNIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES – ME             | Misto                 |
|   |   | BELÉM NORTE NAVEGAÇÃO LTDA.                           | Misto                 |
|   |   | C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA. EPP                   | Misto                 |
|   |   | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA.                    | Misto                 |
|   |   | IRMÃOS GÔES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA.      | Misto                 |
|   |   | NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA.                                  | Misto                 |
|   |   | NAVEGAÇÃO OLIVEIRA LTDA.                              | Misto                 |
|   |   | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA.                    | Passageiros           |
| 6 | Belém (PA) / Vitória do Jari (AP) / Belém (PA)                      | ISHIGURO & CIA LTDA.                                  | Misto                 |
| 7 | Breves (PA) / Santana (AP) / Breves (PA)                            | REBELO & CIA LTDA.                                    | Passageiros           |
| 8 | Faro (PA) / Santarém (PA) / Faro (PA)                               | JOÃO PINTO ANDRADE                                    | Misto                 |
| 9 | Guajará-Mirim (RO) / Pimenteiras do Oeste (RO) / Guajará-Mirim (RO) | ELOIDE CANUTO GOMES JUNIOR - SERVIÇOS E COMÉRCIO – ME | Misto                 |
|   |   | LAIRANA & CARVAJAL NAVEGACAO E TURISMO LTDA. – EPP    | Misto                 |

| #  | ROTA  | EBN  | SERVIÇO DE TRANSPORTE |
|----|---|--|-----------------------|
| 10 | Juruti (PA) / Parintins (AM) / Juruti (PA)    | ORVACIO NAVEGACAO E COMERCIO LTDA.         | Misto                 |
| 11 | Macapá (AP) / Afuá (PA) / Macapá (AP)         | B. M. NAVEGAÇÕES LTDA.                     | Passageiros           |
| 12 | Macapá (AP) / Chaves (PA) / Macapá (AP)       | CHARLES A. R. ABDON ME                     | Misto                 |
|    |   | DIRCEU C. FERREIRA                         | Misto                 |
|    |   | EDUARDO R. FIGUEIREDO                      | Misto                 |
|    |   | MARIA DE L. P. DA TRINDADE - ME            | Misto                 |
| 13 | Macapá (AP) / Portel (PA) / Macapá (AP)       | DEMES & BARBOSA LTDA.                      | Misto                 |
|    |   | IDEVALDO SARGES RAMOS                      | Misto                 |
|    |   | J. C. M. NAVEGAÇÕES EIRELI                 | Misto                 |
| 14 | Manaus (AM) / Alenquer (PA) / Manaus (AM)     | A C L S CANTO NAVEGAÇÃO LTDA.              | Misto                 |
|    |   | A. AMARAL DE PAIVA NAVEGAÇÃO ME            | Misto                 |
|    |   | ANANIAS SOARES DA COSTA                    | Misto                 |
|    |   | M R GUIMARÃES CANTO NAVEGAÇÃO LTDA.        | Misto                 |
|    |   | MONTEIRO E MONTE LTDA.                     | Misto                 |
| 15 | Manaus (AM) / Faro (PA) / Manaus (AM)         | L M P FERREIRA                             | Misto                 |
|    |   | L M P FERREIRA                             | Passageiros           |
| 16 | Manaus (AM) / Monte Alegre (PA) / Manaus (AM) | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTOS OLIVEIRA LTDA. | Misto                 |
|    |   | F H VASCONCELOS EIRELI                     | Misto                 |
| 17 | Manaus (AM) / Óbidos (PA) / Manaus (AM)       | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO PAIVA LEÃO LTDA.      | Misto                 |
|    |   | R. R. AMARAL DE PAIVA NAVEGAÇÃO - ME       | Misto                 |
| 18 | Manaus (AM) / Oriximiná (PA) / Manaus (AM)    | EDILBERTO PEREIRA SARUBI - EPP             | Misto                 |
| 19 | Manaus (AM) / Porto Velho (RO) / Manaus (AM)  | CORDEIRO NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.       | Misto                 |
|    |   | ESTALEIRO ARAÚJO LTDA.                     | Misto                 |
|    |   | H. M. NOGUEIRA GOMES NAVEGAÇÃO             | Misto                 |
| 20 | Manaus (AM) / Santarém (PA) / Manaus (AM)     | DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA.                      | Misto                 |
|    |   | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SOUSA LTDA.           | Misto                 |
|    |   | J C MARTINS DE LIMA                        | Misto                 |

| #                      | ROTA  | EBN  | SERVIÇO DE TRANSPORTE |
|------------------------|---|--|-----------------------|
|                        |   | M DE SOUSA EIRELI                                      | Misto                 |
|                        |   | MARINHO TRANSPORTES HIDROVIÁRIOS DA AMAZÔNIA LTDA.     | Misto                 |
|                        |   | LV NAVEGAÇÃO E TRANSPORTES EIRELI                      | Passageiros           |
|                        |   | M DE SOUSA EIRELI                                      | Passageiros           |
|                        |   | VALDEMIR MAIA FERREIRA                                 | Passageiros           |
| 21                     | Manaus (AM) / São Gabriel da Cachoeira (AM) / Manaus (AM) | ISMAEL F. SOARES EIRELI                                | Misto                 |
|                        |   | LACET NAVEGAÇÃO FLUVIAL LTDA.                          | Misto                 |
|                        |   | R A MACIEL   | Misto                 |
|                        |   | FRANCISCO CINTRA DA SILVA                              | Passageiros           |
|                        |   | R A MACIEL   | Passageiros           |
| 22                     | Manaus (AM) / Tabatinga (AM) / Manaus (AM)                | A. DOS R. MONTEIRO E CIA LTDA.                         | Misto                 |
|                        |   | ALEX CABRAL DA SILVA – ME                              | Misto                 |
|                        |   | ARAÚJO NAVEGAÇÃO LTDA.                                 | Misto                 |
|                        |   | DAVID OLIVEIRA FERNANDES - ME                          | Misto                 |
|                        |   | ITAPORANGA TRANSPORTES E COMÉRCIO LTDA.                | Misto                 |
|                        |   | J A NAVEGAÇÃO LTDA.                                    | Misto                 |
|                        |   | J J NAVEGAÇÃO LTDA.                                    | Misto                 |
|                        |   | L C P DE ARAÚJO  | Misto                 |
|                        |   | LINDALVA FERREIRA HILÁRIO & CIA. LTDA.                 | Misto                 |
|                        |   | M. DOS REIS MONTEIRO E CIA LTDA.                       | Misto                 |
|                        |   | M. MONTEIRO COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA.                 | Misto                 |
|                        |   | MJP MONTEIRO   | Misto                 |
|                        |   | SILVA TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA E PASSAGEIRO EIRELI | Misto                 |
|                        |   | AJATO NAVEGACAO EIRELI                                 | Passageiros           |
|                        |   | F. DE A. O. DOS REIS TRANSPORTES - ME                  | Passageiros           |
| F. DE OLIVEIRA PEREIRA | Passageiros   |  |                       |
| JOC TRANSPORTES EIRELI | Passageiros   |  |                       |

| #  | ROTA  | EBN  | SERVIÇO DE TRANSPORTE |
|----|---|--|-----------------------|
|    |   | MJP MONTEIRO                                     | Passageiros           |
|    |   | MONTEIRO E MONTEIRO NAVEGAÇÃO LTDA.              | Passageiros           |
|    |   | R P MONTEIRO                                     | Passageiros           |
| 23 | Manaus (AM) / Terra Santa (PA) / Manaus (AM)        | E OLIVEIRA FERNANDES - TRANSPORTES FLUVIAIS – ME | Misto                 |
|    |   | JV TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO EIRELI                 | Passageiros           |
| 24 | Nhamundá (AM) / Santarém (PA) / Nhamundá (AM)       | M. DO D. DE LIMA AZEVEDO                         | Misto                 |
| 25 | Parintins (AM) / Faro (PA) / Parintins (AM)         | Z ALFAIA DA COSTA                                | Passageiros           |
| 26 | Parintins (AM) / Santarém (PA) / Parintins (AM)     | D FONSECA TAVARES BRELAZ                         | Misto                 |
|    |   | S S BRELAZ                                       | Misto                 |
| 27 | Parintins (AM) / Terra Santa (PA) / Parintins (AM)  | A. F. CARVALHO NAVEGAÇÃO                         | Passageiros           |
|    |   | GLAUCIVALDO SOUZA DA SILVA                       | Passageiros           |
| 28 | Portel (PA) / Macapá (AP) / Portel (PA)             | M. J. BEZERRA NAVEGAÇÃO                          | Misto                 |
| 29 | Porto Velho (RO) / Manaus (AM) / Porto Velho (RO)   | ESTALEIRO ARAÚJO LTDA.                           | Misto                 |
| 30 | Porto Velho (RO) / Manicoré (AM) / Porto Velho (RO) | FERNANDO OLANDA CAVALCANTE                       | Misto                 |
|    |   | G. U. BARBOSA                                    | Misto                 |
|    |   | T. A. DE OLIVEIRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO          | Misto                 |
| 31 | Santana (AP) / Breves (PA) / Santana (AP)           | CASTELO & CASTELO LTDA.                          | Misto                 |
|    |   | F. O. NOBRE                                      | Misto                 |
|    |   | I. P. GONÇALVES NAVEGAÇÃO - ME                   | Misto                 |
| 32 | Santana (AP) / Gurupá (PA) / Santana (AP)           | JOSÉ DO CARMO BATISTA                            | Misto                 |
| 33 | Santana (AP) / Santarém (PA) / Santana (AP)         | IVAN SARRAF DE ABREU                             | Misto                 |
| 34 | Santana (AP) / Vitória do Xingu (PA) / Santana (AP) | BENEDITO A DOS SANTOS                            | Misto                 |
|    |   | DARCY JUNIOR NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO EIRELI         | Misto                 |
|    |   | J R ALMEIDA TRANSPORTES E COMÉRCIO               | Misto                 |

| #  | ROTA  | EBN  | SERVIÇO DE TRANSPORTE |
|----|---|--|-----------------------|
|    |   | M P DUARTE SOUTO TRANSPORTES E TURISMO EIRELI      | Misto                 |
|    |   | V. C. BATISTA – ME                                 | Misto                 |
| 35 | Santarém (PA) / Laranjal do Jari (AP) / Santarém (PA) | C B A DIAS EIRELI                                  | Misto                 |
| 36 | Santarém (PA) / Manaus (AM) / Santarém (PA)           | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ERLON ROCHA TRANSPORTES LTDA. | Misto                 |
|    |   | MARINHO TRANSPORTES HIDROVIÁRIOS DA AMAZÔNIA LTDA. | Misto                 |
|    |   | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELOA TRANSPORTES EIRELI       | Passageiros           |
| 37 | Santarém (PA) / Santana (AP) / Santarém (PA)          | J. CÉLIO SOUZA FONSECA- ME                         | Misto                 |
|    |   | S. PAULINO PINTO                                   | Passageiros           |
| 38 | Santarém (PA) / Terra Santa (PA) / Santarém (PA)      | J A DE CARVALHO FILHO NAVEGAÇÃO                    | Misto                 |
| 39 | Urucará (AM) / Faro (PA) / Urucará (AM)               | EDSON CONCEIÇÃO BRITO                              | Passageiros           |
| 40 | Ipixuna (AM) / Cruzeiro do Sul (AC) / Ipixuna (AM)    | MARCIO MACIEL ARAUJO EIRELI                        | Passageiros           |

Fonte: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>. Acessado em 05/01/2022. A empresa A.F. OLIVEIRA NAVEGAÇÃO EIRELI, foi autorizada com a finalidade específica de pré-registro de embarcação em construção em estaleiro brasileiro no Registro Especial Brasileiro (REB), conforme o Termo de Autorização nº 1.880, de 22/09/2021.

### 3.2.2. Análise de oferta e demanda por serviços de transporte hidroviário na Região Norte

Conforme já mencionado anteriormente, o estudo da Antaq em parceria com a UFPA estimou o transporte de aproximadamente 9,8 milhões de passageiros e 3,4 milhões de toneladas de cargas pelo transporte longitudinal estadual, interestadual e de travessia em 2017. Estimou-se que 5,7 milhões de passageiros utilizaram o transporte longitudinal estadual em 2017, sendo que o estado do Pará concentrou 69,5% desta estimativa.

Conforme as tabelas 2 e 3, apresentadas no início deste trabalho, em 2017, havia 154 linhas de transporte longitudinal estadual de passageiros e misto que envolviam 473 embarcações; no transporte longitudinal interestadual de passageiros e misto havia 22 linhas e 86 embarcações e no transporte de travessia havia 8 linhas<sup>10</sup> e 93 embarcações (Tabela 10).

<sup>10</sup> Essas 8 linhas de travessia eram apenas a amostra analisada no estudo, não o total de linhas existentes na região.



**Tabela 10 - Panorama do Transporte de Travessia, 2015 e 2017**

| Interestadual                                  | Amazonas | Pará      | Total 2017 | Total 2015 |
|--|----------|-----------|------------|------------|
| Nº linhas em operação                          | 3        | 5         | 8          | 8          |
| Nº embarcações                                 | 53       | 40        | 93         | 100        |
| Movimentação anual de passageiros (2 sentidos) | 337.560  | 2.857.992 | 3.195.552  | 3.217.128  |

Fonte: UFPA, 2017 apud Antaq (2018)

Como mostram os dados, a grande maioria das linhas e das embarcações prestam o serviço de transporte longitudinal de caráter estadual que estão, portanto, sob jurisdição e tutela das agências reguladoras estaduais, restando à Antaq regular e fiscalizar o transporte de percurso longitudinal interestadual ou internacional e de travessia interestadual, internacional, em diretriz de rodovia ou ferrovia federal, ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, como visto no item 3.1. Nesse sentido, importante destacar que dentro do universo do transporte aquaviário na Região Norte a Antaq é responsável somente por cerca de 10% desse universo, sendo imperiosa a articulação com outros agentes reguladores para otimização do alcance fiscalizatório.

No Pará, a Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA<sup>11</sup>) é o órgão responsável por autorizar, normatizar e fiscalizar a prestação de serviço de transporte estadual. No caso do Amazonas, o órgão responsável é a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Amazonas - ARSEPAM<sup>12</sup>. Em Rondônia, a responsabilidade é da Agência de Regulação de Serviços Públicos Delegados do Estado de Rondônia - AGERO<sup>13</sup>. No Amapá, é a Secretaria de Estado de Transporte - SETRAP<sup>14</sup> o órgão responsável por normatizar, controlar e fiscalizar as atividades de transporte hidroviários no âmbito do Estado.

### 3.3. Histórico do tema na Antaq

Considerando a proposta de norma de alteração da Resolução nº 912 da Antaq, a Gerência de Fiscalização da Navegação - GFN<sup>15</sup> destacou que é necessário verificar a disponibilidade de seguro de danos pessoais, nos mesmos valores de cobertura do DPEM, principalmente na Região Norte do país, onde se encontram a maioria das empresas autorizadas no transporte longitudinal misto. Conforme consta do Processo 50300.004024/2016-05, a Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega) encaminhou o Ofício nº 31/2016/PRES/FENAVEGA<sup>16</sup>:

Recentemente as empresas de navegação se depararam com dificuldades para o pagamento do prêmio correspondente ao Seguro DPEM, instituído pela Lei nº 8.374/91, em razão de que a única Companhia Seguradora que operava no

<sup>11</sup> <http://www.arcon.pa.gov.br/>.

<sup>12</sup> <http://www.arsepam.am.gov.br/>.

<sup>13</sup> <https://rondonia.ro.gov.br/agero/>.

<sup>14</sup> <https://setrap.portal.ap.gov.br/>.

<sup>15</sup> SEI nº 105716.

<sup>16</sup> SEI nº 0051686.

segmento manifestou expressamente o desinteresse na sua permanência naquele segmento do mercado.

Diante da situação, foi instituída Comissão Especial no âmbito da Susep para tratar do impasse, sendo que recentemente foi publicada a Medida Provisória nº 719 (publicada no DOU em 30 de março/2.016) e que promoveu alterações na legislação citada em linhas anteriores. Consoante previsão contida na MP 719, a Susep comunicou à DPC acerca da inexistência de Companhia Seguradora que comercialize a cobertura de riscos em questão.

Ciente da impossibilidade das empresas de navegação efetuarem o pagamento dos respectivos prêmios, na data de 1º de abril/2.016 a DPC emitiu a CIRCULAR nº 4/2016 (cópia anexa), através da qual a Autoridade Marítima orientou as respectivas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências Fluviais quanto a estarem as mesmas desobrigadas de exigir a comprovação de pagamento do Seguro DPEM por parte das Empresas Brasileiras de Navegação, relativo às suas embarcações, por ocasião da inscrição, registro e/ou ações de fiscalização de rotina.

Tal situação irá manter-se até que a cobertura volte a ser oferecida no mercado por alguma Companhia Seguradora interessada na sua comercialização, quando então a Autoridade Marítima cientificará à Comunidade Marítima, a respeito do retorno da exigência.

Diante disso, e considerando o teor da CIRCULAR nº 4/2016-DPC, vimos pedir que em ações de fiscalização por parte desta Agência Reguladora seja suprimida a exigência de apresentação de regularidade quanto ao Seguro DPEM, reservando-se tal prerrogativa a partir do momento em que houver novamente a oferta de contratação no mercado.

A Gerência de Fiscalização da Navegação (GFN)<sup>17</sup> sugeriu à Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) a proceder, no âmbito das fiscalizações da Antaq, como a Diretoria de Portos e Costas (DPC) orientou suas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agência, ou seja, a orientar as Unidades Regionais da Antaq a se absterem de cobrar o Seguro DPEM nas ações de fiscalização junto às empresas de navegação.

Nesta direção, a SFC encaminhou o Memorando-Circular nº 2/2016/SFC<sup>18</sup> às unidades regionais da Antaq, no dia 25 de abril de 2016, informando que: “fica **SUSPensa**, até decisão em contrário, a cobrança do comprovante de pagamento do Seguro DPEM nas ações de fiscalização da Antaq”.

Foi relatado no processo 50300.007770/2016-42 problemas que estariam ocorrendo na travessia entre Brasil e Argentina em função do Departamento de Portos e Vias Navegável da Argentina impedir Empresa Brasileira de Navegação Interior (EBNI) de realizar embarque de cargas e passageiros naquele país devido à indisponibilidade de apólices de Seguro DPEM.

A exigência do Departamento de Portos e Vias Navegável da Argentina tem como base o art. 13 do Decreto nº 4.460/2002 que promulgou o Acordo sobre Transporte Fluvial Transversal

---

<sup>17</sup> SEI nº [0061302](#).

<sup>18</sup> SEI nº [0061405](#).

Fronteiriço de Passageiros, Veículos e Cargas entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina, celebrado em 27 de abril de 1997, que prevê:

ARTIGO XIII Os permissionários que realizem os serviços de transporte fluvial transversal fronteiriço previstos no presente Acordo deverão contratar, obrigatoriamente, seguros que cubram os seguintes riscos: responsabilidade civil por danos a terceiros, responsabilidade civil por transporte de passageiros e seus bens pessoais, cargas, tripulantes e pessoal terrestre das empresas ocupados em tarefas ou nos lugares de embarque e desembarque, de acordo com o que, a esse respeito, determinem as disposições legais e regulamentares de cada país. As autoridades competentes controlarão a vigência das apólices de seguro e a extensão das coberturas obrigatoriamente exigidas no inciso anterior.

O referido Acordo também prevê certa flexibilidade e relativa autonomia às partes signatárias ao estabelecer no art. 12 que:

ARTIGO XII As normas de segurança das embarcações serão estabelecidas por cada Parte para as unidades de sua respectiva bandeira, conforme sua legislação. Se as normas respectivas não forem acordes, as autoridades competentes de cada Parte estabelecerão as normas de segurança aplicáveis segundo as particularidades de cada serviço[...].

Em agosto de 2016, a Unidade Regional de Porto Alegre deu conhecimento à SFC<sup>19</sup> que a empresa Soberbo Transporte e Navegação Ltda. teve suas operações parcialmente interdidas pelas autoridades da Argentina, no sentido Argentina - Brasil, por não apresentar o Seguro Obrigatório (DPEM). A empresa Soberbo opera no rio Uruguai entre Porto Soberbo, no Brasil, e El Soberbio, na Argentina.

Na época, o Ministério das Relações Exteriores - MRE atuou ativamente na interlocução com a Susep, Antaq e Marinha do Brasil, buscando equacionar a controvérsia verificada entre os operadores do transporte de travessia entre Brasil e Argentina, contexto no qual se aventou a possibilidade de que as instituições financeiras controladas pela União (Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, em especial) suprissem a oferta daquele tipo de seguro, proposta que não prosperou.

#### **3.4. O Papel Institucional da Marinha do Brasil**

A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, informa que a Autoridade Marítima Brasileira (AMB) é exercida pela Marinha do Brasil. Por sua vez, essa é representada por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC), no que tange às competências relacionadas a normatizar e fiscalizar assuntos ligados à segurança da navegação, à marinha mercante, entre outras competências, com vistas a contribuir com o Poder Marítimo no País.

---

<sup>19</sup> SEI nº [0120254](#).

O Artigo 3º da referida lei informa que:

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Visando implementar as determinações legais, a referida lei no seu Artigo 2º apresenta as seguintes definições:

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio; [...]

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

No seu Artigo 4º a Lei informa que é atribuição da Autoridade Marítima a execução da inspeção naval e das vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

#### **3.4.1. O Papel da Marinha no Seguro DPEM**

Lembramos novamente que a Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, criou o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga, objeto deste estudo. A referida lei estabeleceu no seu Artigo 14 que:

Art. 14. Não se procederá à inscrição, nem se expedirá provisão de registro, termo de vistoria ou certificado de regularização de embarcação, sem a comprovação da existência do seguro, em vigor, de que trata o art. 2º desta lei.

§ 1º Por ocasião das vistorias e inspeções deverão ser apresentados à autoridade competente, ainda, os comprovantes dos seguros que vigoraram desde a data da vistoria ou inspeção imediatamente anterior.

§ 2º O responsável pela embarcação deverá portar e, sempre que solicitado pela autoridade, exhibir o comprovante da existência deste seguro, em vigor.

§ 3º A exigência de que trata o *caput* torna-se sem efeito caso não haja, no mercado, sociedade seguradora que ofereça o seguro de que trata o art. 2º. [...]

O § 2º do Artigo 15 desta lei informa que as multas serão aplicadas pelas capitânicas dos portos ou por repartições a elas subordinadas, na forma estabelecida pela Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha.

### 3.5. Considerações sobre o capítulo

Como visto neste capítulo, a Antaq tem em sua esfera de atuação a navegação fluvial e lacustre interestadual e internacional de percurso longitudinal, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso. Acrescentam-se ainda as travessias interestaduais, internacionais, em diretriz de rodovia ou ferrovia federal, ou realizada parcial ou totalmente nos municípios localizados ao longo das fronteiras terrestres. Em todos esses tipos de navegação de competência da Agência, demonstrou-se ser exigido o Seguro DPEM tanto para a obtenção da outorga como para a manutenção da operação comercial das empresas outorgadas. Aos estados e municípios cabe a atuação sobre a prestação de serviço de transporte intermunicipal e urbano.

Em operação na Região Norte do país, dados da Antaq do início de 2022 mostram que há 109 EBNs autorizadas a operar na navegação interior de percurso longitudinal na Região Hidrográfica Amazônica, sendo 83 EBNs autorizadas a prestar o serviço de transporte misto e 26 autorizadas a prestar o serviço de transporte de passageiros. As empresas outorgadas pela Antaq estão autorizadas a fazer 39 rotas diferentes. Há também 142 empresas autorizadas a prestar serviços de travessia.

O estudo da Antaq em parceria com a UFPA estimou o transporte de aproximadamente 9,8 milhões de passageiros e 3,4 milhões de toneladas de carga pelo transporte longitudinal, interestadual e de travessia em 2017. Deste universo, estimou-se que 5,7 milhões utilizaram o transporte longitudinal estadual.

Segundo dados do estudo feito pela UFPA, em 2017, havia 154 linhas de transporte longitudinal estadual e misto que envolviam 473 embarcações; no transporte longitudinal interestadual de passageiros e misto havia 22 linhas e 86 embarcações e no transporte de travessia havia 8 linhas e 93 embarcações.

Assim, foi possível verificar que a fiscalização sobre a questão, para ser efetiva no que se refere ao universo de empresas atuantes na Região Norte, deve considerar, além da Antaq, demais agências reguladoras estaduais e a Marinha do Brasil, cada qual dentro de suas competências específicas.

Como mostram os dados do estudo da Antaq e da UFPA de 2017, o transporte aquaviário tem grande importância econômica e social para os estados que compõem a Região Hidrográfica Amazônica. No entanto, a exigência relativa ao Seguro DPEM no âmbito da Marinha e da Antaq, encontra-se suspensa em função da inexistência, desde 2016, de sociedade seguradora privada que ofereça a apólice em questão.

## 4. DIAGNÓSTICO SOBRE O SEGURO DPEM

Abre-se este item com a discussão sobre o papel do Sistema Nacional de Seguros Privados (SNSP) na ordem econômica sob a perspectiva da regulação, questionando o porquê de ser necessário regular o mercado de seguros nacional, extraída do artigo de Gladimir Adriani Poletto e Oksandro

Osdival Gonçalves, *O papel do Sistema Nacional de Seguros Privados na ordem econômica*<sup>20</sup>, no qual se identificam como premissas pelas quais a regulação é necessária: i) a higidez econômico-financeira da Instituição Seguro; ii) a proteção ao consumidor; iii) a livre concorrência; e iv) a cooperação dos seguradores.

Os subitens abaixo desenvolvem os tópicos pertinentes ao SNSP relevantes para este estudo que concernem especificamente ao Seguro DPEM, estruturados com base nas reuniões realizadas no âmbito do estudo com agentes públicos da Superintendência de Seguros Privados - Susep e da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. - ABGF, representantes de sociedades seguradoras e da Federação Nacional de Seguros Gerais - FenSeg e das entidades representantes de empresas brasileiras de navegação (EBN), prestadoras de serviços de transporte aquaviário.

Por fim, sumaria-se a discussão relatada nesta parte do relatório com elementos de diagnóstico resultantes dos pontos de vista esboçados, passíveis de ser considerados como norteadores de soluções analisadas em projeto propositivo voltado especificamente ao equilíbrio da atratividade por parte das seguradoras privadas e da capacidade financeira das empresas de transporte no que tange ao Seguro DPEM, ou, alternativamente, da regulamentação de instrumentos securitários que deem suporte à responsabilidade civil da prestação de serviços de transporte hidroviário.

#### 4.1 Considerações iniciais: a prestação de garantia

O seguro, na sua concepção literal, atende à pretensão do consumidor de submeter um risco futuro de perda econômica a um terceiro, denominado segurador, que ao aceitá-lo presta uma proteção de garantia atual ante um sinistro, coberto por uma apólice de seguros.

A prestação de garantia se caracteriza pela proteção econômica que o segurador assume no ato da contratação, mas seus efeitos estão condicionados à materialidade do sinistro, e, neste caso, à reparação pelo segurador das perdas econômicas asseguradas. Assim, a efetividade da prestação da garantia é o fundamento tradicional para que haja a intervenção estatal, a qual atua em área de titularidade do setor privado, no sentido de assegurar a higidez econômico-financeira do segurador e a certeza da capacidade de pagamento. (POLETTO e GONÇALVES, 2019).

A regulação estatal vem para promover um ambiente de cooperação entre os seguradores no que se refere à aplicação das melhores técnicas de avaliação de risco para, inclusive, alcançar outros benefícios, como a celeridade, a eficiência e a eficácia, bem como a adoção de prêmios razoáveis em contrapartida à assunção de obrigações.

<sup>20</sup> POLETTO, Gladimir Adriani; GONÇALVES, Oksandro Osdival. O papel do Sistema Nacional de Seguros Privados na ordem econômica. *Revista Jurídica da Presidência*, Brasília, v. 21, n. 124, jun./set. 2019, p. 319-340. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.20499/2236-3645.RJP2019v21e124-1703>. Acesso em: 23 dez. 2021.

#### 4.2. Base normativa em vigor e histórico

A integralidade das operações de seguros privados realizados no país está subordinada ao Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966 (art. 1º), o qual é responsável por estabelecer objetivos para a Política Nacional de Seguros (art. 5º), dentre os quais destaca-se promover e expandir o mercado de seguros para permitir sua integração no processo econômico e social do país, promover o aperfeiçoamento das sociedades seguradoras e harmonizar a política de seguros com a política de investimentos do Governo Federal.

Para dar seguimento à Política Nacional de Seguros, o Decreto-lei nº 73, de 1966, instituiu o Sistema Nacional de Seguros Privados, estruturado por entes da Administração e por operadores da atividade econômica na forma atual do artigo 8º, em cuja composição assumem posição de relevância o Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP e a Superintendência de Seguros Privados - Susep, que atuam de forma coordenada visando a promover uma adequada regulação, na qual, em regra, deve imperar a liberdade dos agentes econômicos.

Na condição de autarquia federal criada pelo Decreto-lei nº 73, de 1966, a Susep trata-se de pessoa jurídica de direito público, dotada de autonomia administrativa e financeira, atualmente vinculada ao Ministério da Economia, que detém funções de natureza executiva, reguladora e fiscalizadora (cf. art. 36 do Decreto-lei nº 73, de 1966).

Na qualidade de executora da política traçada pelo CNSP, a Susep cumprirá as determinações do órgão normativo, conforme estabelece o indigitado art. 36 do Decreto-lei nº 73, de 1966, nas alíneas "a", "d", "f" e "i", com a finalidade de: i) processar e opinar sobre os pedidos de autorização, para constituição, organização, funcionamento, fusão, encampação, grupamento, transferência de controle acionário e reforma dos estatutos das sociedades seguradoras e encaminhá-los ao CNSP; ii) aprovar os limites de operações das sociedades seguradoras, de conformidade com o critério fixado pelo CNSP; iii) autorizar a movimentação e liberação dos bens e valores obrigatoriamente inscritos em garantia das reservas técnicas e do capital vinculado; e iv) proceder à liquidação das sociedades seguradoras cuja autorização para funcionar no País tenha sido cassada.

A importante função fiscalizatória da Susep está expressa no art. 32, alíneas "g", "h" e "k" do Decreto-lei nº 73, de 1966, cuja atuação recai em: i) fiscalizar a execução das normas gerais de contabilidade e estatística fixadas pelo CNSP para as sociedades seguradoras; ii) fiscalizar as operações das sociedades seguradoras, e aplicar as penalidades cabíveis; e iii) fiscalizar as operações das entidades autorreguladoras do mercado de corretagem, inclusive o exato cumprimento das leis pertinentes, de disposições regulamentares em geral e de resoluções do CNSP, e aplicar as penalidades cabíveis.

### 4.3. O Seguro DPEM

#### 4.3.1. Base normativa do Seguro DPEM

O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga - Seguro DPEM, instituído pela Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, tem sua obrigatoriedade consignada nas mudanças que essa lei determinou sobre o art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 1966, mediante alteração da alínea l e acréscimo da alínea m, assim redigidas

*"Art. 20. Sem prejuízo do disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguros de:*

.....

.....

l) danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres e por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não;

m) responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada."

Dentre as disposições de regência do Seguro DPEM constantes da Lei nº 8.374, de 1991, destacam-se as abaixo transcritas, pela pertinência específica aos objetivos do presente estudo fincados no item 1.1 deste relatório, sem prejuízo da abordagem completa dos aspectos legais e extralegais que envolvem o referido seguro.

#### **Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991**

(...)

Art. 2º O seguro de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga, previsto na alínea l do art. 20 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, com a redação que lhe deu o artigo anterior, se regerá pelas disposições desta lei.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, consideram-se embarcações os veículos destinados ao tráfego marítimo, fluvial ou lacustre, dotados ou não de propulsão própria.

§ 2º O disposto neste artigo se aplica exclusivamente às embarcações sujeitas à inscrição nas capitânicas dos portos ou repartições a estas subordinadas.

Art. 3º O seguro referido no artigo anterior tem por finalidade dar cobertura a pessoas transportadas ou não, inclusive aos proprietários, tripulantes e/ou condutores das embarcações, e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, esteja ou não a embarcação operando.

(...)

Art. 5º Os danos pessoais cobertos pelo seguro referido no art. 2º desta lei compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, nos valores que o Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP fixar.

(...)



Art. 8º O direito à indenização relativa ao seguro referido no art. 2º desta lei decorre da simples prova do acidente e do dano, independentemente da existência de culpa.

(...)

Art. 10. A indenização por morte ou por invalidez permanente ou as despesas de assistência médica e suplementares, causadas exclusivamente por embarcações não identificadas ou que estejam inadimplentes quanto ao pagamento do seguro de que trata esta Lei, serão devidas por fundo de direito privado constituído, administrado, gerido e representado pela Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. - ABGF, empresa pública de que trata o art. 37 da Lei nº 12.712, de 30 de agosto de 2012, na forma que dispuser o CNSP. (Redação dada pela Lei nº 13.313, de 2016)

§ 1º O fundo a que se refere o caput terá natureza privada e patrimônio separado de sua administradora, será sujeito a direitos e obrigações próprias, não contará com qualquer tipo de garantia ou aval por parte do poder público e responderá por suas obrigações até o limite dos bens e direitos integrantes de seu patrimônio. (Incluído pela Lei nº 13.313, de 2016)

§ 2º O patrimônio do fundo a que se refere o caput será formado: (Incluído pela Lei nº 13.313, de 2016)

I - por parcela dos prêmios arrecadados pelo seguro de que trata esta Lei, na forma disciplinada pelo CNSP; (Incluído pela Lei nº 13.313, de 2016)

II - pelo resultado das aplicações financeiras dos seus recursos; e (Incluído pela Lei nº 13.313, de 2016)

III - por outras fontes definidas pelo CNSP. (Incluído pela Lei nº 13.313, de 2016)

§ 3º O CNSP disporá sobre as obrigações, os prazos para a implementação e a remuneração devida à administradora do fundo. (Incluído pela Lei nº 13.313, de 2016)

(...)

Art. 14. Não se procederá à inscrição, nem se expedirá provisão de registro, termo de vistoria ou certificado de regularização de embarcação, sem a comprovação da existência do seguro, em vigor, de que trata o art. 2º desta lei.

(...)

§ 3º A exigência de que trata o caput torna-se sem efeito caso não haja, no mercado, sociedade seguradora que ofereça o seguro de que trata o art. 2º. (Incluído pela Lei nº 13.313, de 2016)

§ 4º Cabe à Superintendência de Seguros Privados - Susep informar à autoridade competente a falta de oferta do seguro de que trata o art. 2º. (Incluído pela Lei nº 13.313, de 2016)

Importante realçar o efeito da Lei nº 13.313, de 14 de julho de 2016<sup>21</sup> (Conversão da Medida Provisória nº 719, de 2016), cuja Exposição de Motivos – EM nº 00030/2016 MF - MTPS, de 17 de março de 2016<sup>22</sup>, a apresenta como pretensão de assegurar o cumprimento da finalidade social

<sup>21</sup> Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2016/lei/l13313.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13313.htm).

<sup>22</sup> Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2016/Exm/Exm-MP-719-16.pdf](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/Exm/Exm-MP-719-16.pdf). Acesso em: 20 jan. 2022.

do Seguro DPEM como seguro com cobertura universal, ao viabilizar fundo que venha a custear, especialmente no que tange às populações mais vulneráveis, essas coberturas causadas exclusivamente por embarcações não identificadas ou que estejam inadimplentes.

A propósito da competência do CNSP de fixar os valores das indenizações por danos pessoais cobertos pelo Seguro DPEM, que compreendem morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, que serão pagas diretamente ao beneficiário, por pessoa vitimada, transcreve-se abaixo a tabela, ainda vigente, constante do art. 13 do Anexo I, da Resolução CNSP nº 128, de 2005:

**Quadro 7 - Valores das indenizações por danos pessoais cobertos pelo Seguro DPEM**

| Morte  | Invalidez permanente                             | DAMS (Despesas médicas)                        |
|--|--|--|
| R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) | Até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) | Até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) |

(Valores alterados pela Resolução CNSP nº 152/2006)

#### 4.3.2. Situação atual do Seguro DPEM

Iniciativa do Poder Executivo de propor a extinção do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT e do Seguro DPEM, consubstanciada na Medida Provisória nº 904, de 11 de novembro de 2019, não prosperou em virtude da caducidade atestada no Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 28, de 22 de abril de 2020:

O PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL, nos termos do parágrafo único do art. 14 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que a Medida Provisória nº 904, de 11 de novembro de 2019, que "Dispõe sobre a extinção do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas - DPEM, de que trata a alínea "I" do caput do art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966", teve seu prazo de vigência encerrado no dia 20 de abril de 2020.

A eficácia da indigitada Medida Provisória foi suspensa em sessão virtual do Plenário do Supremo Tribunal Federal - STF, realizada de 13 de dezembro de 2019 a 19 de dezembro de 2019, que concedeu a medida cautelar na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6262, ajuizada pela Rede Sustentabilidade, com o entendimento de que alterações no seguro só podem ser efetivadas por meio de lei complementar.

A Decisão do Ministro Relator, exarada em 23 de setembro de 2020, que julgou prejudicada a ação direta fundamentou-se na jurisprudência do STF que reconhece que:

uma vez cessada a vigência da medida provisória, pelo decurso *in albis* do prazo constitucional, opera-se, ante a superveniente perda de objeto, a extinção anômala da ação direta de inconstitucionalidade.

Em vista do exposto, verifica-se que embora o Seguro DPEM permaneça em vigor, sua exigibilidade está suspensa *de facto* em virtude da inexistência, no mercado, de sociedade seguradora que o ofereça.

Essa situação de inatividade do Seguro Obrigatório DPEM implica, de plano, a não arrecadação do seu prêmio e, portanto, além da indisponibilidade da cobertura de responsabilidade civil por parte de sociedade seguradora, a interrupção da alimentação do fundo garantidor gerido pela ABGF, resultando na cessação da possibilidade de indenização por morte ou por invalidez permanente ou as despesas de assistência médica e suplementares, causadas exclusivamente por embarcações não identificadas ou que estejam inadimplentes quanto ao pagamento do Seguro DPEM com os recursos previstos em lei.

#### **4.3.3. Um retrato da contratação de seguro na navegação**

Segundo informações de representantes da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), as embarcações que operam na navegação de apoio marítimo, cabotagem e longo curso possuem seguros com coberturas de responsabilidade civil, em conformidade com os padrões de exigência internacional que cobririam de forma ampla os riscos que se pretende cobrir com o Seguro DPEM. Esses seguros são providos por associações de seguro mútuo (*P&I Clubs - Protection and Indemnity Clubs - Clubes de Proteção e Indenização, em português*) aos quais os proprietários de embarcações são associados.

Com o objetivo de aferir se há algo similar na navegação interior, a Antaq solicitou aos representantes da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg) que fizesse um levantamento junto a seus associados sobre as EBNs que prestam o serviço de transporte longitudinal na navegação interior que dispõem de seguro facultativo. Do universo de 107 EBNs, apenas três empresas possuíam apólices de seguro. Este primeiro levantamento mostrou que a grande maioria das EBNs que atuam na navegação interior prestando serviço de transporte longitudinal não possuem qualquer tipo de seguro.

Deve-se ponderar que o levantamento não foi feito diretamente com as EBNs e por esse motivo pode ser que o resultado não reflita de forma acurada a situação das empresas e embarcações que atuam na navegação interior, sendo necessário aprofundamento posterior do levantamento sobre a atual situação da contratação de seguro facultativo por EBNs que atuam na navegação interior.

#### **4.4. Opinião da Susep sobre o Seguro DPEM**

As informações sumariadas nos subitens anteriores evidenciam o papel proeminente da Susep na formulação e execução da Política Nacional de Seguros, consolidado na base legal e normativa de funcionamento do setor, que confere especial importância às manifestações de técnicos da entidade em reuniões realizadas com a equipe da GDE para elaboração do diagnóstico do Seguro DPEM, objeto precípuo deste estudo.

De plano, ressalta-se a ação em curso na Susep, enfatizada nas reuniões como “revisão”, sob a égide do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto, de analisar sistemicamente seus atos normativos com vistas a qualificar a regulação do mercado de seguros privados em nível mais consentâneo com as diretrizes de intervenção mínima no mercado de seguros. Discute-se, por exemplo, se a Susep, ao exercer a prerrogativa de fixar as condições de apólices, não estaria interferindo diretamente na atuação da empresa privada que, em essência, é analisar e assumir riscos de perdas financeiras para o desenvolvimento do seu negócio.

No entanto, foi ressaltado pela Susep que embora haja entendimento preliminar de que o Seguro DPEM careça de estudo aprofundado visando sua eventual reforma, esta alteração depende invariavelmente de modificação da Lei nº 8.374/91, o que extrapola as competências legais e regimentais exclusivas do CNSP e Susep. Portanto, a atual revisão das normas infralegais do seguro em curso ocorrem exclusivamente sob a consolidação de forma, seguindo as determinações do Decreto nº 10.139/2019. Pelo momento, não há qualquer revisão de mérito em desenvolvimento, muito em função do cronograma estabelecido para revisão normativa e a necessidade de ampla discussão visando alteração da Lei mencionada.

No que tange ao desinteresse das seguradoras em oferecer o Seguro DPEM, a equipe técnica da Susep destacou alguns motivos explicitados pelos representantes do mercado, a saber:

- a) Insuficiência de fiscalização por parte das instituições públicas, acarretando elevada parcela de embarcações sem contratação do Seguro DPEM, o que coloca em xeque o seu real status de “obrigatório”;
- b) Alta inadimplência no pagamento do prêmio do Seguro DPEM, especialmente nas situações de parcelamento do valor, nas quais a empresa de transporte aquaviário após quitar a primeira parcela, deixava de pagar as demais;
- c) Ineficácia do Fundo Garantidor instituído para honrar as indenizações referentes a embarcações não identificadas ou inadimplentes quanto ao pagamento do Seguro DPEM. Tal fundo, do ponto de vista prático, nunca operou por falta de capitalização, uma vez que parcela dos prêmios pagos às seguradoras deveriam compô-lo.

Quanto a esse último quesito, referente à ineficácia do fundo, depreende-se, após os relatos consignados, que esse motivo se constituiu no principal fator para o afastamento da última seguradora a oferecer o Seguro DPEM, a Bradesco Seguros em função da crescente judicialização por não segurados ou inadimplentes para acesso às indenizações referentes aos sinistros ocorridos (que deveriam estar sendo providas pelo fundo garantidor). Tal fato inviabilizou economicamente a continuidade das operações.

Pela relevância em face das discussões que permeiam este diagnóstico, cabe acrescentar ao que já foi exposto sobre a atuação da Susep relativamente ao Seguro DPEM, o resultado mais recente do exercício de sua competência disposta no capítulo VII - Das Disposições Tarifárias, art. 24 do Anexo I, da Resolução CNSP nº 128, de 2005, expresso no Anexo da Circular Susep nº 530, de 3 de março de 2016, conforme as tabelas transcritas abaixo, nas quais a definição das categorias de

embarcações por uso e tipo em atividades ou serviços, e estipulação das classes tarifárias e respectiva revisão do prêmio comercial resultam de uma tentativa da entidade de retirar a defasagem entre coberturas e valores que vinha sendo reportada pelas sociedades seguradoras. Vale ressaltar que a alteração consubstanciada na circular em comento não despertou o interesse do mercado de seguros privados e, por consequência, não ensejou a retomada do oferecimento do Seguro DPEM.

#### CIRCULAR Susep Nº 530, DE 3 DE MARÇO DE 2016 - ANEXO

Art. 1º Os prêmios tarifários, por classe, ficam estabelecidos em:

##### Quadro 8 - Prêmios tarifários, por classe

| Uso / Tipo   | Atividade ou Serviço | Classe Tarifária | Prêmio Comercial                                    |
|--|----------------------|------------------|---|
| Esporte e Embarcações miúdas   | CAR / ESP / OUT      | 1                | R\$ 22,22   |
| Moto náutica   | ESP                  | 2                | R\$ 22,22   |
| Comercial Pesca  | PES                  | 3                | R\$ 177,69  |
| Comercial outros   | CAR / REB/ OUT       | 4                | R\$ 177,69  |
| Comercial Carga ou Passageiro (até 100 passageiros/tripulantes)      | PAS / PAC            | 5                | R\$ 177,69  |
| Comercial Carga ou Passageiro (acima de 100 passageiros/tripulantes) | PAS / PAC            | 6                | R\$ 177,69 + R\$ 1,00 por pass/trip excedente a 100 |

§ 1º As embarcações comerciais de carga ou passageiro terão prêmio tarifário de R\$ 177,69 acrescidos de R\$ 1,00 por passageiro/tripulante de capacidade que exceder a 100 passageiros/tripulantes.

§ 2º. O Imposto sobre Operações Financeiras – IOF incidirá sobre os prêmios tarifários, na forma da legislação específica.

Art. 2º Para efeito do seguro de que trata esta Circular, a classificação das embarcações e a descrição da codificação utilizada estão definidas nas seguintes tabelas:

##### Quadro 9 - Classificação das Embarcações

| Uso / Tipo   | Atividade ou Serviço |
|--|----------------------|
| Esporte e Embarcações miúdas   | CAR / ESP / OUT      |
| Moto náutica   | ESP                  |
| Comercial Pesca  | PES                  |
| Comercial outros   | CAR / REB/ OUT       |
| Comercial Carga ou Passageiro (até 100 passageiros/tripulantes)      | PAS / PAC            |
| Comercial Carga ou Passageiro (acima de 100 passageiros/tripulantes) | PAS / PAC            |

##### Quadro 10 - Descrição da codificação da atividade ou serviço utilizado na tabela de Classificação das Embarcações

Atividade ou Serviço

|     |                            |
|-----|----------------------------|
| PAS | Passageiro                 |
| PAC | Passageiro e Carga         |
| CAR | Carga                      |
| REB | Rebocador / Empurrador     |
| OUT | Outra Atividade ou Serviço |
| ESP | Esporte e/ou Recreio       |
| PES | Pesca                      |

Por fim, registre-se que os técnicos da Susep, além de esclarecerem os procedimentos concernentes a sua atuação no sistema nacional de seguros privados, viabilizaram o contato direto e acompanharam a reunião com os/as representantes de sociedades seguradoras e da entidade que as congrega, a Federação Nacional de Seguros Gerais - FenSeg, e da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. - ABGF, empresa pública sob a forma de sociedade anônima, atualmente vinculada ao Ministério da Economia, que entre outras atribuições fixadas no art. 37 e seguintes da Lei nº 12.712, de 30 de agosto de 2012, é responsável pela constituição, administração, gestão e representação do fundo de direito privado a que são devidas a indenização por morte ou por invalidez permanente ou as despesas de assistência médica e suplementares, causadas exclusivamente por embarcações não identificadas ou que estejam inadimplentes quanto ao pagamento do Seguro DPEM, observadas as disposições estabelecidas pelo CNSP, nos termos da Lei nº 8.374, de 1991.

#### 4.5. Opinião da ABGF sobre o Fundo Garantidor do DPEM – FUNDPEM

A Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias- ABGF, empresa pública, sob a forma de sociedade anônima, vinculada ao Ministério da Economia foi criada pelo Decreto nº 7.976, de 1º de abril de 2013<sup>23</sup>, conforme autorizado na Lei nº 12.712, de 30 de agosto de 2012<sup>24</sup>, com a finalidade, entre outras, de administrar fundos garantidores e prestar garantias às operações de riscos diluídos em áreas de grande interesse econômico e social.

Compete à ABGF atribuição, inserida no art. 10 da Lei nº 8.374, de 1991, por efeito do art. 3º da Lei nº 13.313, de 2016, de assegurar o cumprimento da finalidade social do Seguro DPEM como seguro com cobertura universal, consubstanciada nas indenizações de até R\$ 13.500,00 por morte ou invalidez permanente, e de até R\$ 2.700 para despesas de assistência médica e suplementares (DAMS), a vítimas de acidentes / incidentes exclusivamente com embarcações não identificadas ou que estejam inadimplentes. Essa cobertura é sustentada por fundo garantidor de direito privado constituído, administrado, gerido e representado pela ABGF, composto por recursos provenientes dos prêmios de apólices do Seguro DPEM arrecadados pelas sociedades seguradoras, concebido em prol das populações mais vulneráveis que, na Região Hidrográfica Amazônica, são designadas genericamente *população ribeirinha*, em virtude de residirem em

<sup>23</sup> Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/D7976.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%207.976%2C%20DE%201%C2%BA,inicial%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D7976.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%207.976%2C%20DE%201%C2%BA,inicial%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs).

<sup>24</sup> Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/L12712.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/L12712.htm) >

áreas localizadas à margem dos rios. São pessoas que usam intensamente serviços de transporte aquaviário de baixo custo, prestados por embarcações muitas vezes precárias e não registradas, cuja única proteção contra os infortúnios da navegação seria a garantia do Seguro DPEM.’

Conforme a representante da ABGF historiou, o pagamento do Seguro DPEM relativo a acidentes envolvendo embarcação não identificada ou inadimplente era garantido pelo Fundo de Indenizações Especiais - FIE-DPEM, disciplinado pela Resolução CNSP nº 128, de 5 de maio de 2005, e descontinuado com a desestatização do IRB-Brasil Re, sucedâneo do Instituto de Resseguros do Brasil<sup>25</sup>.

A iniciativa disposta no art. 10 da Lei nº 8.374, de 1991, incluída pela Lei nº 13.313, de 2016, de criar fundo nos moldes do FIE-DPEM administrado pela Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. - ABGF, mostrou-se inócua perante o propósito que a suscitou, haja vista ter cessado a captação de recursos para alimentá-lo e a natureza privada do fundo, custeado com parcela do prêmio arrecadado pelas seguradoras, e estar expressamente vedado no § 1º do indigitado art. 10 da Lei nº 8.374, de 1991, contar com qualquer tipo de garantia ou aval por parte do poder público.

No entanto, foi salientado que soluções para capitalização do fundo, ainda que dependessem de mudança de legislação, poderiam ser discutidas no futuro. Uma possível ação aventada seria o aporte público direto, considerando o caráter social do Seguro DPEM, sendo necessário, para tanto, a alteração da Lei 8.374/91.

Outra possibilidade mencionada foi a própria ABGF colocar ativos econômicos sob sua responsabilidade para gerir o mencionado fundo, o que já seria permitido de acordo com os dispositivos normativos vinculados àquela Agência.

#### **4.6. Visão do mercado de seguradoras sobre o Seguro DPEM**

##### **4.6.1. Problemas relatados**

A posição das sociedades seguradoras sobre o Seguro DPEM, exposta e discutida em duas reuniões realizadas com a equipe da GDE responsável pelo estudo, de que participaram representantes da Susep e, não simultaneamente, da FenSeg e da empresa Mapfre, e da empresa pública ABGF.

As seguradoras apresentam como razão-síntese da sua ausência como ofertantes do Seguro DPEM os problemas de enquadramento nas regras de seu funcionamento, das quais sobressaem a obrigação de indenizarem-se danos pessoais em acidentes ocasionados por embarcações não

---

<sup>25</sup> O Instituto de Resseguros do Brasil foi criado em 1939, inaugurando o monopólio estatal no setor de resseguros, com a missão de reter no país os riscos de empresas nacionais que antes eram transferidos para o exterior; na década de 1960 ganhou poder de regulador do mercado de resseguro a partir da criação do Sistema Nacional de Seguros Privados; em 1996 tornou-se uma sociedade de economia mista e passou a se chamar IRB Brasil Resseguros S.A; em 2000 a companhia transferiu para a Susep a responsabilidade pela regulação do mercado de resseguro; terminou um ciclo de monopólio no mercado brasileiro de resseguro, com abertura do mercado brasileiro para a competição no setor; em 2013 a empresa IRB Brasil RE foi privatizada e deixou de ser uma sociedade de economia mista.

identificadas ou inadimplentes com o pagamento do prêmio do seguro e a dissociação do custo de aquisição do produto com a dimensão da exposição ao pagamento de indenizações.

A Bradesco Seguros, que foi a última empresa a emitir apólices do Seguro DPEM, relatou a seus pares seu prejuízo por ter atuado solitariamente durante longo período com esse produto, e nessa condição ter sido obrigada, por decisões judiciais, a arcar com a indenização de danos pessoais naquelas situações previstas em Lei.

Segundo os depoimentos apresentados, a inadimplência advém predominantemente de artifícios tais como os adotados pelos responsáveis por embarcações que prestam serviços de baixo custo, de requererem o parcelamento do prêmio e efetuarem apenas o primeiro pagamento, proprietários de embarcações de recreio que não renovam o seguro, entre outras transgressões facilitadas por fiscalização deficiente ou insuficiente.

Desde que não existe mais empresa seguradora atuando com o Seguro DPEM, as demandas judicializadas para indenização de danos causados por embarcações não identificadas ou inadimplentes têm sido dirigidas à ABGF, que já obteve sucesso em contestar algumas causas desse tipo sob o argumento de que o fundo instituído pelo art. 10 da Lei nº 8.374, de 1991, não tem sido alimentado, justamente pela falta de arrecadação dos prêmios do seguro que compõem a principal fonte de recursos exclusivamente privados para compô-lo.

O cenário adverso à continuidade do Seguro DPEM, sob a ótica do sistema nacional de seguros privados, caracteriza-se por um arcabouço que favorece o “mau risco” e aumenta a exposição da seguradora, na medida da total dependência ao cumprimento de regras alheias ao modelo de negócio habitualmente praticado no setor, dentre as quais foram apontadas a obrigação de proporcionar a cobertura de danos à pessoa decorrentes de acidentes cuja previsibilidade carece de elementos de avaliação de risco e quantificação e provisão de receitas que lhe deem suporte.

#### **4.6.2. Medidas compensatórias da indisponibilidade do Seguro DPEM**

Foram relatadas iniciativas de companhias seguradoras que consistem na formatação e precificação de contratos de responsabilidade civil com coberturas da mesma espécie daquelas previstas no Seguro DPEM.

Como exemplo, foi apresentado um modelo de apólice com cobertura adicional de responsabilidade civil cujos riscos cobertos estão bem próximos dos eventos e/ou acontecimentos previstos no Seguro DPEM (Anexo 1), estipulados em cláusulas de responsabilidade pela tripulação e por pessoas outras que não a tripulação, estas abrangendo danos ou compensação por ferimento, doença ou morte de qualquer pessoa e despesas hospitalares, médicas ou com funeral, decorridas em consequência de ferimentos, doenças ou morte<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> Anexo 1: Mapfre Seguros. Coberturas de responsabilidade civil disponíveis para seguro casco marítimo (janeiro 2022): cobertura especial nº 8 – responsabilidade civil (cobertura adicional a ser contratada pelo segurado), p. 5.



Foi relatado, ainda, que algumas empresas de navegação já aderiram ou estão em processo de formatação de apólice de seguro privado pactuada diretamente entre as partes.

#### **4.7. Visão das EBN sobre o Seguro DPEM**

A posição das empresas brasileiras de navegação foi exposta em duas reuniões com representantes das entidades de categoria econômica que as congregam, em que ficaram explicitadas três realidades distintas: i) EBN da navegação marítima e de apoio, ii) EBN da navegação interior que operam serviços de transporte em percurso longitudinal de passageiro e misto, além do serviço de travessia regulado pela Antaq, e iii) embarcações empregadas na prestação de serviços de transporte de passageiros e misto sob precárias condições de regulação e segurança da navegação.

##### **4.7.1. EBN da navegação marítima e de apoio**

Embora os serviços de navegação comercial prestados pelas EBN tipificadas nessa categoria não se enquadrem no escopo do presente estudo, foi profícua a participação de suas entidades representativas ABAC - Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem, Syndarma - Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, ABEAM - Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo, e das empresas de apoio portuário, em reuniões com a equipe da GDE.

Os representantes do setor foram uníssimos na crítica à instituição do Seguro DPEM, que veem como uma exigência geradora de burocracia, existente unicamente no Brasil, cujos valores de prêmio e das coberturas eles consideram irrisórios ante o valor das perdas e riscos a que estão sujeitas as EBN que operam a navegação marítima e de apoio. Por esse motivo, essas empresas acompanham o padrão internacional de se reunirem sob a forma de associação para que possam auxiliar-se mutuamente, complementando o benefício concedido por suas respectivas seguradoras. Trata-se de um tipo de sociedade cujo exemplo mais notório são os *P&I Clubs* (*Protection and Indemnity Clubs* - Clubes de Proteção e Indenização, em português).

##### **4.7.2. EBN da navegação interior**

Segundo os representantes da Fenavega, a maioria das EBN que operam serviços de transporte de passageiros e misto regulado pela Antaq, geralmente com embarcações próprias cumprindo a Resolução nº 912-ANTAQ, de 23 de novembro de 2007, tem capacidade financeira para adquirir a proteção de seguro privado, com apólices que atendem suas necessidades melhor do que o Seguro DPEM, bem como eventuais conflitos de interesse suscitados por acidentes ou incidentes da navegação costumam ser sanados por acordo ou via judicial, num cenário em que o seguro padronizado de responsabilidade civil não lhes faz falta e muitas vezes a Antaq nem toma conhecimento do ocorrido.

Ainda segundo os representantes da entidade, essas empresas, cujas embarcações são construídas com estrutura de aço e dotadas de equipamentos adequados à segurança da navegação, operam linhas regulares, alcançadas pela fiscalização da Marinha do Brasil e da Antaq, não sofrem restrição das companhias seguradoras, diferentemente das embarcações com

estrutura de madeira que formam a ampla maioria da frota em operação na Região Norte do Brasil, que são excluídas do mercado de seguros.

A Fenavega - Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária, entidade representativa das empresas que prestam serviços de transporte hidroviário, depara-se com essa disparidade de condições e interesses de suas associadas, que segundo foi relatado à equipe da Antaq, reúne um terceiro e ainda mais numeroso grupo de empresas.

#### **4.7.3. Embarcações empregadas na prestação de serviços de transporte de passageiros e misto sob precárias condições de regulação e segurança da navegação**

As embarcações desse grupo conhecido como “baixa renda” são provavelmente responsáveis pela maior parte das operações irregulares de transporte de passageiros e em situação de inadimplência com o pagamento dos prêmios do Seguro DPEM.

Encontram-se predominantemente alocadas a serviços de transporte de travessia e de percursos de pequena extensão para atendimento a comunidades ribeirinhas no interior de um mesmo município; seu funcionamento formaliza-se sob a modalidade de registro junto às administrações municipais, e são bastante frequentes as situações de operação com inobservância dos regulamentos de navegação.

#### **4.8. Considerações sobre o capítulo**

O estudo sobre o Seguro DPEM abrange análises e considerações que não cabem ao escopo do arcabouço regulatório da Antaq e por esse motivo a parte do diagnóstico de que trata este item do relatório, dedicado ao histórico do Seguro DPEM, o papel institucional da Susep e CNSP, além da visão de outros agentes intervenientes sobre a utilização/operacionalização do seguro, necessariamente adentra aspectos que concernem a conceitos e práticas estranhas à expertise da Agência.

Em vista disso, procurou-se na literatura técnica especializada e em encontros com representantes de entidades afetas aos setores de seguros privados e empresas brasileiras de navegação subsídios ao entendimento das razões que levaram ao colapso uma experiência destinada a proporcionar cobertura de responsabilidade civil de prestadores de serviços de transporte hidroviário de passageiros e misto à reparação de danos causados a pessoas transportadas ou não, compreendendo as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares.

Os relatos apresentados em reuniões virtuais com representantes do sistema nacional de seguros privados (item 4.6) e de entidades de armadores que prestam serviços de transporte hidroviário (item 4.7), com foco prioritário na situação predominante na Região Amazônica, onde a navegação interior de percurso longitudinal e de travessia desempenha a função de modalidade mais acessível às demandas de mobilidade da maioria dos seus habitantes, não obstante os pontos de vista díspares de seus comentários e avaliações, concorrem para consolidar o entendimento de que o Seguro DPEM tal como foi concebido e vige apenas de direito, descontinuado de fato,

precisa ser reformulado, em especial, no que tange à forma de capitalização do fundo garantidor do seguro e no aumento da fiscalização por parte das entidades públicas que detêm tal competência.

Uma alternativa à exigência do seguro obrigatório de responsabilidade civil nos moldes da legislação atual é abrandá-la com a aceitação de os proprietários de embarcações que operam o transporte hidroviário contratar diretamente no mercado de seguros privados um produto cujas cláusulas contemplem as coberturas do Seguro DPEM. Nesse sentido, anexa-se a este relatório um modelo de seguro com coberturas assemelhadas àquelas previstas no Seguro DPEM que já é oferecido a armadores, mas se sabe de antemão que precisaria ser adaptado para viabilizá-lo junto à totalidade das EBN. Nesse aspecto, constatou-se, a partir de um primeiro e preliminar levantamento, que a grande maioria das empresas autorizadas pela Antaq não possuem qualquer tipo de apólice de seguro.

A cobertura universal do Seguro DPEM, consubstanciada nas indenizações às vítimas de acidentes / incidentes exclusivamente com embarcações não identificadas ou que estejam inadimplentes, que no modelo firmado na Lei nº 8.374, de 1991, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.313, de 2016, deveria ser amparada por recursos do fundo garantidor de direito privado constituído, administrado, gerido e representado pela ABGF, foi impossibilitada pelo fato de o fundo não ter sido alimentado com a receita proveniente do prêmio do Seguro DPEM, desde que deixou de ser oferecido.

A posição dos prestadores de serviços de transporte hidroviário comentados nos itens 4.7.2 e 4.7.3 ainda não foi auscultada pela Fenavega, cujo representante adiantou o propósito de se reunirem neste início de ano para debaterem as condições para uma eventual reativação do Seguro DPEM.

## **5. CONCLUSÕES / RECOMENDAÇÕES**

### **5.1. Conclusões**

O seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas, o Seguro DPEM, se aplica às embarcações sujeitas à inscrição nas capitânicas dos portos ou repartições a estas subordinadas, e tem por finalidade dar cobertura a danos causados por embarcações a pessoas, transportadas ou não, inclusive os proprietários, tripulantes e/ou condutores das embarcações, e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, esteja ou não a embarcação operando. Além da obrigatoriedade, o Seguro DPEM tem como atributo a cobertura universal e, conceitualmente, contorno de política pública com caráter social.

Nesse diapasão, as normas da Antaq recepcionaram tal obrigatoriedade, sendo o Seguro DPEM requisito indispensável tanto para a obtenção da outorga como para a manutenção da operação comercial das empresas outorgadas.

No entanto, esse potente arcabouço de sustentação financeira da responsabilidade civil dos transportadores aquaviários, entrou em colapso devido ao desinteresse das sociedades seguradoras privadas em oferecê-lo, e em 2016, a única companhia de seguros que se mantinha

nesse mercado, oficializou sua desistência perante o órgão regulador do setor de seguros privados, que a comunicou à Autoridade Marítima exercida pela Marinha do Brasil, que ato contínuo orientou as respectivas Capitanias dos Portos, Delegacias e Agências Fluviais a se desobrigarem de exigir a comprovação de pagamento do Seguro DPEM por parte das Empresas Brasileiras de Navegação, relativo às suas embarcações, por ocasião da inscrição, registro e/ou ações de fiscalização de rotina.

Em virtude desse fato, a Gerência de Fiscalização da Navegação - GFN sugeriu à Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais - SFC proceder da mesma forma, dispensando as unidades regionais da Antaq de cobrarem o Seguro DPEM das empresas de navegação nas ações de fiscalização.

No entanto, a descontinuidade na oferta do Seguro DPEM às EBNs carrega consigo consequências negativas tanto do ponto de vista econômico como social, podendo a responsabilização por tais consequências recair sobre os agentes públicos com competência sobre a ordenação, regulação e fiscalização dos serviços de transporte hidroviário, dentre eles a Antaq.

Tais fatos motivaram a decisão da Diretoria Colegiada pela inclusão do tema na Agenda Plurianual de Estudos 2021-2024, enunciado com base em consideração constante do já aludido Despacho da GFN à SFC: verificar a disponibilização deste tipo de seguro, ou alternativas viáveis a ele, principalmente na Região Norte do país, onde se encontram a maioria das empresas autorizadas no transporte hidroviário.

A elaboração deste estudo consiste em um diagnóstico, objeto precípuo deste relatório, que tem o potencial de subsidiar uma etapa subsequente, cujo curso contemple a formulação, discussão e avaliação de modelos de seguros com o propósito de reviver as coberturas de responsabilidade civil no transporte hidroviário em bases que compensem materialmente os danos pessoais às vítimas de acidentes e incidentes da navegação interior, sejam sustentadas pelo mercado de seguros privados e aceitas pelas empresas prestadoras do serviço.

Este trabalho, portanto, concentrou-se na identificação das principais causas do não oferecimento do Seguro DPEM e coleta de subsídios técnico-conceituais e jurídicos para delinear as ações e conteúdo da fase propositiva do estudo. Desenvolveu-se a partir da identificação dos agentes públicos e privados relevantes para a condução das atividades previstas, seguida da coleta de informações e posicionamentos desses agentes em reuniões segmentadas por grupos de atuação e interesses realizadas com representantes da Marinha do Brasil, Superintendência de Seguros Privados (Susep), das empresas brasileiras de navegação, das empresas seguradoras e da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF).

O Seguro DPEM foi instituído pela Lei nº 8.374, de 1991, para prover o suporte financeiro e procedimental necessário para cobertura da responsabilidade civil no transporte aquaviário, cujo regime jurídico está alicerçado na Constituição Federal, no Código Civil, instituído pela Lei nº 10.406, de 2002, com incidência do Código de Defesa do Consumidor - CDC, disposto na Lei nº 8.078, de 1990.

A responsabilidade civil deriva da chamada *cláusula de incolumidade*, implícita a todo contrato de transporte, segundo a qual o transportador assume a obrigação de conduzir o passageiro incólume ao seu destino e de reparar qualquer dano por ele sofrido, expressa no dever de indenizá-lo, independentemente de culpa

A importância dos serviços de transporte aquaviário de passageiros e misto em hidrovias interiores, prestados por empresas brasileiras de navegação na Região Norte do Brasil, diferencia-se das demais regiões do país onde haja vias interiores navegáveis, pela essencialidade do aproveitamento da extensa rede hidrográfica composta pelos corredores do Solimões-Amazonas, Tocantins-Araguaia e Madeira para proporcionar mobilidade a seus habitantes, em contraste com a insuficiência de conexões terrestres face aos efeitos combinados da escassa malha rodoviária e da sazonalidade do tráfego, sujeito, entre outras intercorrências, a interrupções durante a estação chuvosa que se estende por seis meses, anualmente.

Há 251 empresas brasileiras de navegação autorizadas a prestar os serviços de transporte hidroviário de passageiros e misto na Região Hidrográfica Amazônica regulados e fiscalizados pela Antaq: 109 EBNs aptas a cumprir 40 rotas de transporte longitudinal interestadual de passageiros ou misto na Região Hidrográfica Amazônica, das quais 83 EBNs prestam o serviço de transporte misto (passageiros e carga) e 26 EBNs, o serviço de transporte de passageiros, e 142 EBNs autorizadas a operar no transporte de travessia, sendo 117 no serviço de transporte de passageiros e 25 autorizadas a operar diversas composições de travessia mista de passageiros, cargas e veículos.

No entanto, a participação dos serviços abrangidos pela competência institucional da Antaq para atendimento às demandas de transporte de passageiros na Região Norte é de pouco mais de 10%, registrando-se a predominância dos serviços intermunicipais, na esfera de atuação dos governos estaduais, em maior escala nos estados do Pará (PA) e Amazonas (AM), e em menor número no Amapá (AP) e em Rondônia (RO).

Em vista disso, na Região Norte, entendeu-se como necessário tangenciar, neste estudo, as respectivas competências da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará - ARCON-PA, a Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas - ARSEPAM, a Secretaria de Estado de Transporte - Setrap, do Amapá, e a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH.

A aferição das condições de segurança do tráfego hidroviário realizada nesta fase do estudo concentrou-se principalmente na observação dos dados de acidentes obtidos junto à Diretoria de Portos e Costas - DPC, órgão da Marinha do Brasil que, por meio do Departamento de Inquéritos e Investigações de Acidentes de Navegação, ocupa-se da análise de acidentes e incidentes marítimos ocorridos com navios de qualquer bandeira nas águas jurisdicionais brasileiras, em conformidade com o Código de Investigação de Acidentes da Organização Marítima Internacional (IMO). O principal objetivo das investigações de segurança é determinar as circunstâncias e as causas do acidente muito grave ou acidente / incidente considerado relevante, com o propósito de prevenir novas ocorrências.

Verificou-se que a maioria dos acidentes na navegação ocorrem na atividade de transporte de carga, todavia a maioria dos óbitos ocorre no transporte de passageiros/pessoas. No período coberto pelos dados analisados, de 2017 a 2021, 289 de 1.171 acidentes / incidentes (24,7%) ocorreram na jurisdição do 9º e o 4º Distrito Naval, que abrange a Região Norte do Brasil, onde foram registrados 116 de 221 óbitos (52,5%).

Como visto no Capítulo 3, a Antaq tem em sua esfera de atuação a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso. Além disso, também é responsável pelo transporte hidroviário de percursos interestadual e internacional, em diretriz de rodovia ou ferrovia federal e realizada parcial ou totalmente nos municípios localizados ao longo das fronteiras terrestres ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.

Constatou-se que as embarcações que operam na navegação de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso possuem seguros com coberturas de responsabilidade civil, em conformidade com os padrões de exigência internacional que excedem de forma ampla as coberturas do Seguro DPEM. Num primeiro e preliminar levantamento, foi constatado que o mesmo não é observado na navegação interior, na qual, segundo informações qualitativas, apenas embarcações de empresas de maior capacidade econômico-financeira operam com apólice de seguro privado livremente contratado.

Vale ressaltar que a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, informa claramente que a Autoridade Marítima Brasileira (AMB) é exercida pela Marinha do Brasil que tem a competência de promover a implementação e a execução da supracitada lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação.

Os encontros com agentes públicos da Susep e ABGF, representantes das sociedades seguradoras e de empresas brasileiras de navegação delinearão um cenário desfavorável para a eventual reativação, nas condições atuais, do Seguro DPEM e, por consequência, das coberturas oferecidas universalmente a indenizações de danos pessoais causados por acidentes ou incidentes envolvendo embarcações de todos os usos e tipos empregadas em todas as atividades e serviços de navegação. A Região Hidrográfica da Amazônia é onde a falta dessas garantias tem maior impacto social e o transporte hidroviário de passageiros e misto é mais importante do que nas demais regiões do Brasil para propiciar mobilidade a seus habitantes, de modo que os problemas assentados neste diagnóstico dizem respeito a situações relatadas com foco nesse contexto.

Do ponto de vista das sociedades seguradoras, corroborado pela representante da ABGF, o principal empecilho reside na dificuldade de enquadramento às regras do Seguro DPEM, das quais sobressaem a obrigação de indenizarem-se danos pessoais em acidentes ocasionados por embarcações não identificadas ou inadimplentes com o pagamento do prêmio do seguro e a dissociação do custo de aquisição do produto com a dimensão da exposição ao pagamento de indenizações, que vulneram o sistema a ponto de ter acarretado a desistência, em 2016, da única companhia seguradora que o oferecia, e devido a isso era desfavorecida por decisões judiciais que

lhes impunham arcar com indenizações por quaisquer danos pessoais, independentemente de previsão.

A carência da massa de apólices para cobrir as exposições das seguradoras manifesta-se também no fundo instituído pelo art. 10 da Lei nº 8.374, de 1991, gerido pela ABGF, cuja alimentação ocorre exclusivamente com recursos privados provenientes do pagamento dos prêmios do seguro.

Do lado dos armadores que prestam serviços de transporte de passageiros e misto, as empresas de maior capacidade financeira, detentoras de autorização da Antaq ou agências estaduais para operar linhas regulares em embarcações com casco de aço, o Seguro DPEM é visto como uma exigência burocrática, cujos valores considerados irrisórios não correspondem às suas exposições de coberturas e, por isso, são propensas a contratar seguros privados cujas apólices são mais consentâneas com suas necessidades de responsabilidade civil.

Todavia, a grande maioria das empresas que transportam passageiros na Região Norte presta serviços classificados no setor como de “baixa renda”, em embarcações com casco de madeira cujas características estruturais implicam riscos de acidentes não aceitos pelas companhias seguradoras. A Fenavega anunciou o propósito de reunir-se com empresas desse segmento no início de 2022, para auscultar sua posição perante a eventual reativação do Seguro DPEM, mas adiantou o temor, manifestado em diversas oportunidades, de que as companhias seguradoras venham a impor à Susep a condição de majorar o prêmio a valores muito superiores aos atualmente tabelados. Sob esse aspecto, importante mencionar que a partir de algumas análises da Agência sobre solicitações de reajustes nos preços praticados por EBNs, constatou-se uma grande disparidade nos preços de seguro contratado, que variaram entre R\$ 10.000 a R\$ 30.000 anuais.

Os técnicos da Susep apontam como um dos elementos causadores da descontinuidade do Seguro DPEM a insuficiência de fiscalização que, a seu ver, não deveria limitar-se à verificação da certificação da embarcação junto à Marinha do Brasil, e pela Antaq, no caso das embarcações utilizadas na prestação de serviços regulados pela Agência, para outorga de autorização à EBN proprietária. Nesse sentido, os representantes da entidade reguladora e fiscalizadora do sistema nacional de seguros privados apontaram como medida potencialmente eficaz para a fiscalização da regularidade das embarcações com o seguro obrigatório a inspeção, pelos operadores de terminais, marinas e outros pontos de partida / passagem das embarcações em trânsito, de documentos comprobatórios de adimplência com o pagamento integral ou parcelado das apólices, desde que o Seguro DPEM volte a ser oferecido pelo mercado.

Ademais, ainda na visão da Susep, a fiscalização insuficiente, em conjunto com a obrigatoriedade de contribuição ao FUNDPEM, com a consequente assunção dos riscos associados (garantia para embarcações não identificadas / inadimplentes, demandas judiciais, déficit constante na apuração de resultados do Fundo, etc.) pelas seguradoras são pontos importantes para a falta de atratividade no oferecimento do seguro pelo mercado.

Portanto, a partir de todos os elementos de diagnóstico desenvolvidos neste estudo, infere-se que são necessárias algumas modificações no modelo atual do Seguro DPEM e na operacionalização do fundo garantidor para que ele volte a ser oferecido.

Por outro turno, independentemente da descontinuidade do Seguro DPEM, observou-se que o mercado já oferece apólices de seguro facultativo com coberturas similares ao DPEM (Anexo), o que já tem sido adotado por algumas (ainda poucas) empresas brasileiras de navegação outorgadas pela Agência.

Nesse sentido, ao considerar os comandos insculpidos nos instrumentos legais vigentes (CF, Código Civil e Código do consumidor), que resguardam a imprescindibilidade da indenização por danos à pessoa causados por acidentes, incidentes ou fatos da navegação, envolvendo embarcações autorizadas a prestar serviços de transporte aquaviário, com a abrangência, eficácia e celeridade expressas, presumidas ou subentendidas nos termos da Lei nº 8.374, de 1991, como meio mais adequado para assegurar o devido suporte econômico, financeiro e social à cobertura da responsabilidade civil das empresas e empresários proprietários dessas embarcações, não parece razoável que as EBNs outorgadas pela Antaq, mormente na navegação interior, não possuam quaisquer coberturas de responsabilidade civil no bojo de sua operação comercial.

## **5.2. Recomendações**

Considerando os elementos sumariados até aqui, constata-se o acerto da decisão de concentrar a análise da disponibilidade do seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas - Seguro DPEM sobre a situação fática do transporte hidroviário na Região Norte.

Os dados quantitativos e as informações qualitativas ordenadas neste relatório indicam a necessidade de prosseguir-se a discussão considerando-se um cenário de exaustão do modelo de Seguro Obrigatório DPEM, configurado pela irreversibilidade dos problemas de enquadramento das sociedades seguradoras nas regras de seu funcionamento cuja expressão econômica é a carência da massa de apólices para cobrir suas exposições a coberturas de responsabilidade civil dos proprietários de embarcações por danos causados por embarcações a pessoas, transportadas ou não, inclusive os tripulantes e/ou condutores das embarcações, e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, esteja ou não a embarcação operando.

Nesse contexto a Antaq é chamada a intervir por força do papel institucional que para os fins especificamente deste estudo se estende pela esfera de atuação adstrita aos serviços de transporte hidroviário prestados por EBNs autorizadas a operar suas embarcações na navegação fluvial e lacustre, de percurso longitudinal interestadual e internacional, e de travessia interestadual, internacional, em diretriz de rodovia ou ferrovia federal, e realizada parcial ou totalmente nos municípios localizados ao longo das fronteiras terrestres, ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.



Importante destacar que a questão ora apresentada extrapola os limites do papel institucional da Agência e sua esfera de atuação, considerando: i) que o Seguro DPEM abarca a responsabilidade civil da totalidade das embarcações sujeitas à inscrição nas capitânicas dos portos ou repartições a estas subordinadas às quais se aplicam as disposições da Lei nº 8.374, de 1991; ii) que a formatação do modelo do Seguro DPEM se dá, necessariamente, no âmbito do Sistema Nacional de Seguros Privados (SNSP), devendo a questão ser endereçada também à Susep e à ABGF. Ressalte-se, no entanto, que segundo os técnicos da Susep, como a revisão da regulamentação do Seguro DPEM envolve discussão e alteração do marco legal do seguro, a saber, da Lei Nº 8.374/91, tal fato extrapola as competências exclusivas do CNSP e da Susep, sendo necessário, portanto, uma discussão ampla entre os órgãos envolvidos direta e indiretamente com o tema, em que pese discussões anteriores já terem ocorrido, sem o devido êxito.

Enfatize-se, portanto, que as recomendações advindas do diagnóstico apresentado neste relatório devem servir como ponto de partida para uma discussão mais pormenorizada a ser travada pelo conjunto de entidades afetas ao tema em estudo, focado exclusivamente no transporte hidroviário de passageiros, carga e misto.

Ressalvados esses aspectos, propõe-se que se proceda ao enfrentamento da situação atual de inexistência de garantias eficazes de cobertura da responsabilidade civil para indenização de danos pessoais causados por acidentes / incidentes no transporte hidroviário de passageiros e misto, a princípio na Região Hidrográfica Amazônica, porém abrangendo, além dos serviços regulados pela Antaq, aqueles que recaem na esfera de atuação das agências estaduais do Pará, Amazonas, Amapá e Rondônia, como condição para propiciar a massa de coberturas indispensável para sustentação do seguro obrigatório, além de expandir o alcance social desse instrumento para a Região Amazônica como um todo, segundo os passos enunciados abaixo:

a) Considerando que a alternativa ao Seguro Obrigatório DPEM que este diagnóstico aponta como mais promissora para suprir a exigência de cobertura de responsabilidade civil no transporte hidroviário de passageiros e misto consiste na contratação direta de apólices de seguro junto às sociedades seguradoras, delinear um modelo de seguro privado passível de ser aceito pela Susep que satisfaça premissas da regulação citadas no capítulo 4: i) a higidez econômico-financeira da Instituição Seguro; ii) a proteção ao consumidor; iii) a livre concorrência; e iv) a cooperação dos seguradores. Complementarmente, faz-se necessário um diagnóstico mais aprofundado junto às empresas de navegação outorgadas pelas Antaq para aferir com precisão quantas possuem seguros de responsabilidade civil contratados e quais os valores praticados.

b) Traçar variantes desse modelo potencialmente aplicáveis às situações diversas mencionadas em reunião com representantes da Fenavega, nos serviços de transporte de passageiros e misto (cf. subitens 4.7.2 e 4.7.3): i) empresas, cujas embarcações são construídas com estrutura de aço e dotadas de equipamentos adequados à segurança da navegação, operam linhas regulares, alcançadas pela fiscalização da Marinha do Brasil e da Antaq, não sofrem restrição das companhias seguradoras; ii) empresas que operam embarcações com estrutura de madeira, que formam a ampla maioria da frota em operação na Região Norte do Brasil, que sofrem

restrições das seguradoras; (iii) embarcações empregadas na prestação de serviços de transporte de passageiros e misto sob precárias condições de regulação e segurança da navegação.

c) Em parceria com a Autoridade Marítima Brasileira sistematizar a análise das investigações de segurança de acidentes e incidentes com embarcações na navegação interior e demais informações relevantes considerando o escopo deste estudo, com foco em aspectos como: i) riscos associados a tipos de embarcações, a rotas de navegação e a variações sazonais da navegabilidade dos cursos d'água na Região Hidrográfica Amazônica; ii) condições sob as quais se procede à salvação em acidentes e incidentes da navegação em vias interiores, considerando, por exemplo, as possibilidades de seu aprimoramento, com a adoção de medidas como o monitoramento de embarcações, com vistas à redução de danos pessoais associada à utilização de instrumentos e equipamentos que confirmam mais presteza e eficácia a essas operações, diminuindo o risco de sinistro e aumentando a atratividade do seguro de responsabilidade civil; iii) aprimoramento da obtenção de informações sobre ocorrências com participação de embarcações operando sob a regulação da Antaq, através da formalização de rotina de procedimentos com a DPC que permitam o conhecimento "imediato" pela Antaq, daquelas ocorrências notificadas junto à autoridade marítima envolvendo embarcações cujos números de inscrição constem dos registros da frota autorizada pela Agência; iv) verificação da possibilidade de incorporação nos normativos da Marinha da obrigatoriedade da apresentação de apólice de seguro de responsabilidade civil alternativamente ao Seguro DPEM.

d) Elaborar em conjunto com a ABGF, à Marinha do Brasil, às agências estaduais ARCON-PA, ARSEPAM, Setrap e SOPH, responsáveis pela regulamentação e fiscalização do transporte aquaviário na Região Norte, às entidades representativas do sistema nacional de seguros privados e das empresas de navegação, o escopo do projeto de desenvolvimento de garantias com coberturas sustentáveis de responsabilidade civil para indenização de danos causados por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, concebido para cumprir a finalidade social do Seguro DPEM.

e) Buscar/provocar novamente as instituições financeiras controladas pela União (Banco do Brasil, BNDES e Caixa Econômica Federal) para suprirem a oferta Seguro Obrigatório DPEM visando assegurar o cumprimento da finalidade social do seguro e do banco público. Nesse sentido, ressalta-se, como exemplo, que a Caixa Econômica Federal tem como um dos Objetivos Sociais *"prestar serviços e conceder empréstimos e financiamentos de natureza social, de acordo com a política do Governo federal, observadas as condições de retorno, que deverão, no mínimo, ressarcir os custos operacionais, de captação e de capital alocado"*.

Nesse aspecto, importante destacar que a Susep se manifestou pela viabilidade dos bancos públicos serem utilizados como canais distribuidores do seguro, com a ressalva de que, enquanto operação tradicional de seguros, a mesma só pode ser emitida e aceita por Seguradoras legalmente autorizadas a operar seguros no País, o que já ocorre nos grandes bancos, que possuem empresas seguradoras vinculadas.

A concertação desse escopo de projeto por esses agentes públicos e privados se consubstanciaria na composição de um grupo de trabalho com finalidade e prazo determinados, apto a subsidiar a reformatação do modelo adotado pelo Seguro DPEM, ou a formatação de modelo(s) de seguro(s) obrigatório(s) livremente contratado(s), com coberturas adequadas à realidade do transporte aquaviário na Região Hidrográfica Amazônica, sustentadas por fundo garantidor de direito privado conferindo-lhe características de política pública de conteúdo social.

Nesse contexto a Agência está em vias de deliberar sobre a revisão das normas da navegação interior (Resolução 912/2007, Resolução 1.274/2009 e Resolução 1.558/2009), cujo teor está em consonância com os achados desse estudo, como pode ser observado em um dos dispositivos normativos propostos à Diretoria Colegiada:

“Art. 6º A transportadora deverá operar somente embarcação adequada à navegação pretendida, que esteja em condições de operação, devidamente regularizada junto à Autoridade Marítima e com apólice de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (Seguro DPEM) em vigor, se disponível no mercado.

§ 1º Caso indisponível no mercado, o Seguro DPEM deverá ser substituído por seguro de danos pessoais similar, nos mesmos valores de cobertura daquele, compreendendo, no mínimo, as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares.

§ 2º A exigência de que trata o §1º torna-se sem efeito caso não haja, no mercado, sociedade seguradora que ofereça o seguro similar.”

Por fim, não obstante o estudo priorizar a análise da ausência do seguro DPEM no transporte de passageiros na navegação interior de percurso longitudinal, especialmente na Região Norte do país, ressalte-se que o problema é comum à navegação comercial em todo o país. Por outro turno, o transporte em travessia também requer atenção nesse tocante, cuja abrangência geográfica se expande, conforme o próprio estudo mostra, para todas as regiões geográficas do Brasil, sendo que, a depender das condições operacionais, o transporte de travessia oferece tanto ou mais riscos aos usuários do que o transporte de percurso longitudinal.

## 6. REFERÊNCIAS

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Brasil). VEN 2020 – Vias economicamente navegadas. Brasília: ANTAQ, 2021, p. 22. Disponível em: [https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2021/brasil-recuperou-508-km-de-vias-interiores-economicamente-navegadas-em-2020/Estudo-VEN\\_2020.pdf](https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2021/brasil-recuperou-508-km-de-vias-interiores-economicamente-navegadas-em-2020/Estudo-VEN_2020.pdf). Acesso em: 20 dez. 2021.

GREVETTI, Rodrigo Binotto. Contrato de transporte e responsabilidade civil à luz do novo Código Civil. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 10, n. 596, 24 fev. 2005. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/6297>. Acesso em: 20 dez. 2021.

MAPFRE. Anexo 1: Mapfre Seguros. Coberturas de responsabilidade civil disponíveis para seguro casco marítimo (janeiro 2022): cobertura especial nº 8 – responsabilidade civil (cobertura adicional a ser contratada pelo segurado), p. 5.

POLETTI, Gladimir Adriani; GONÇALVES, Oksandro Osdival. O papel do Sistema Nacional de Seguros Privados na ordem econômica. **Revista Jurídica da Presidência**, Brasília, v. 21, n. 124, jun./set. 2019, p. 319-340. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.20499/2236-3645.RJP2019v21e124-1703>. Acesso em: 23 dez. 2021.

SANSEVERINO, Paulo de Tarso, Ministro do STJ. Responsabilidade civil do transportador e a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, 8 de março de 2016. Disponível em: <https://editorajc.com.br/responsabilidade-civil-do-transportador-e-a-jurisprudencia-do-superior-tribunal-de-justica/>. Acesso em: 20 dez. 2021.

## 7. ANEXO 1: COBERTURAS DE RESPONSABILIDADE CIVIL DISPONÍVEIS PARA SEGURO CASCO MARÍTIMO

## **COBERTURAS DE RESPONSABILIDADE CIVIL DISPONÍVEIS PARA SEGURO CASCO MARÍTIMO (JANEIRO 2022)**

### **3. RESPONSABILIDADE CIVIL POR ABALROAÇÃO (PARTE INTEGRANTE DA COBERTURA BÁSICA N. 03 – COBERTURA CASCO)**

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

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

3.2. Entretanto, se a abalroação ocorrer por culpa mútua, e a menos que a responsabilidade do proprietário, armador ou afretador de uma das embarcações, ou de mais de uma, venha a ser limitada por lei, às reclamações com base na presente cláusula serão liquidadas segundo o princípio de Responsabilidades Recíprocas, como se o proprietário, armador ou afretador de cada embarcação houvesse pagado ao outro a parcela dos prejuízos a este causado proporcional ao grau de culpabilidade de cada embarcação, ou, não sendo definido esse grau de culpabilidade, a metade desses prejuízos. Condições Contratuais – Seguro de Embarcações Comerciais – Processo MAPFRE nº 6238.002598/2006-81 – Versão 1.0. 32 SUMÁRIO

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

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

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

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

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

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

**COBERTURA ADICIONAL - ESPECIAL NR. 8 RESPONSABILIDADE CIVIL  
CONDIÇÕES DO SEGURO (DEMAIS SEGURADORAS)**

**1. Objeto do Seguro**

Garante o reembolso das indenizações ou despesas que o Segurado, por força de sentença passada em julgado ou por acordo, tenha sido obrigado, a pagar a terceiros em consequência direta de acidentes envolvendo a embarcação segurada, desde que esta opere exclusivamente em águas do litoral brasileiro.

**2. Limite de Responsabilidade**

As importâncias seguradas para as garantias por pessoa vitimada e por acidente, discriminadas em cada item desta apólice, representam em relação àquele item, e cada uma das garantias, o limite máximo de responsabilidade da Seguradora, por reclamação ou série de reclamações resultantes de um mesmo evento, observados, ainda os limites estabelecidos na Cláusula 3 – Valor Segurado desta Cobertura.

**3. Valor Segurado**

Representa a responsabilidade máxima da Sociedade Seguradora em cada sinistro ou série de sinistros decorrentes de um mesmo acidente, observados, todavia os seguintes limites para os riscos de perdas de vida e por acidente compreendendo danos pessoais e materiais:

a) Por pessoa Vitimada: O equivalente, em reais, a US\$ 25,000.00 (vinte e cinco mil dólares), com base na taxa cambial de venda vigente no dia de início do seguro, ou na data da emissão da respectiva apólice, se este for anterior àquele início.

b) Por Acidente: O equivalente, em reais, a US\$ 1,000,000.00 (um milhão de dólares) ou ao próprio valor segurado, se este for inferior àquele valor, tomando-se por base a taxa cambial de venda vigente no dia de início do seguro, ou na data de emissão da apólice, se esta for anterior àquele início.

3.1.- No caso em que, mediante prévia concordância da Sociedade Seguradora, a responsabilidade do Segurado ou do Capitão da embarcação segurada tiver sido contestada, ou sua limitação tiver sido pleiteada perante as autoridades competentes, haverá reembolso, também, dos custos adicionais resultantes dessas providências, desde que devidamente comprovada, até o limite máximo de 25% (vinte e cinco por cento) do valor segurado.

**Riscos Cobertos**

Os riscos cobertos são os seguintes:

a) Perda de Vida e Danos pessoais: incluindo tripulantes e estivadores, no que exceder a indenização prevista na legislação trabalhista, e excluindo passageiros, desde que tenham pago para viajar, seja ou não embarcação licenciada para transportes coletivos;



Danos a Objetos Fixos e Flutuantes: exceto quando de propriedade ou posse do Segurado, desde que tais danos não sejam decorrentes de abalroação;

Poluição: limitada a responsabilidade da Sociedade Seguradora a 20% (vinte por cento) do valor segurado por acidente, conforme alínea “b” da Cláusula 3 – Valor Segurado, que corresponderá, no máximo, ao equivalente em reais a US\$ 200,000.00 (duzentos mil dólares), à taxa cambial de venda do início do seguro, ou da data de emissão da apólice, se esta for anterior àquele início.

#### 5. Taxa Anual

Aplica-se a este seguro a taxa anual conforme declaração constante do contrato.

#### Franquia Dedutível

Aplica-se a este seguro a franquia de 3% (três por cento) do valor segurado, dedutível de cada sinistro reclamado pelo Segurado, limitada ao máximo e mínimo, equivalente em reais de US\$ 7,000.00 (sete mil dólares) e US\$ 700.00 (setecentos dólares), respectivamente, tomando-se por base a taxa cambial de venda vigente na data de início do seguro, ou na data de emissão da respectiva apólice, se esta for anterior àquele início.

6.1. – A franquia é dedutível exclusivamente nas reclamações de Danos Materiais, não cabendo qualquer franquia em relação a Perdas de Vida e Danos Pessoais.

## **COBERTURA ESPECIAL Nº 8 – RESPONSABILIDADE CIVIL (COBERTURA ADICIONAL A SER CONTRATADA PELO SEGURADO – PRODUTO MAPFRE SEGUROS)**

### **SEÇÃO A**

#### **1. RISCOS COBERTOS**

Mediante o pagamento do prêmio, a Seguradora se compromete a garantir ao Segurado ou aos executores, administradores e/ou sucessores do Segurado, todas as perdas e/ou danos e/ou despesas que o Segurado, como armador da(s) embarcação(ões) nomeada(s) na Apólice de Seguro, venha a ser responsabilizado a pagar por conta dos danos materiais e lesões corporais, riscos, eventos e/ou acontecimentos estipulados nesta cláusula.

##### **1.1. Responsabilidade pela Tripulação**

a) Responsabilidade por morte, ou ferimentos ou doença de qualquer membro da tripulação da embarcação nomeada, excluindo responsabilidade por Ato Compensatório a qualquer empregado do Segurado (que não seja tripulante) ou no caso de morte, aos seus beneficiários ou outros, salvo se estipulado expressamente na Apólice de Seguro;

b) Responsabilidade por despesas hospitalares, médicas ou outras, decorridas de morte, ou ferimentos ou doença de qualquer membro da tripulação da embarcação nomeada. A responsabilidade assumida sob o presente contrato inclui as despesas com o funeral e sepultamento, quando necessário, de qualquer tripulante da embarcação;

c) Responsabilidade por despesas de repatriação de qualquer membro da tripulação da embarcação nomeada, por obrigação legal, exceto se tais despesas forem decorrentes ou se seguirem à rescisão de qualquer acordo em conformidade com suas condições, ou por acordo mútuo, ou devido à venda da embarcação, ou a outro ato do Segurado. Os salários deverão ser incluídos em tais despesas quando devidos por força de obrigação legal, durante o período de desemprego, devido à destruição ou perda da embarcação;

d) Responsabilidade por custos e despesas incorridas decorridas do fornecimento de tripulação substituta, quando necessário, em razão de uma perda coberta pela alínea “c” acima; e

e) Responsabilidade pelo pagamento de danos ou compensação pela perda ou danos aos objetos pessoais de qualquer tripulante. Porém, não haverá cobertura e indenização no tocante a dinheiro em espécie, títulos negociáveis, metais ou pedras preciosas ou raras, objetos de valor, de natureza rara ou preciosa.

##### **1.2. Responsabilidade por pessoas outras que não a Tripulação**

Responsabilidade pelo pagamento de danos ou compensação por ferimento, doença ou morte de qualquer pessoa (que não as pessoas especificadas no item 1.1 acima) e despesas hospitalares, médicas ou com funeral, decorridas em consequência de ferimentos, doenças ou morte. A Cobertura deste seguro esta limitada aos riscos decorrentes de ato de negligência ou omissão a bordo em relação a embarcação Segurada, ou em relação ao manuseio de sua carga no momento de recebimento da carga do embarcador ou pré-transportador no porto de embarque até sua entrega ao consignatário ou transportador final no porto de descarga.

### 1.3. Danos a outras Embarcações

a) Responsabilidade pela perda ou danos a qualquer outra embarcação, ou ao frete da mesma, ou aos bens a bordo da outra embarcação, causada pela colisão com a embarcação segurada, na medida em que tal responsabilidade exceda o valor total de reposição da embarcação e seus pertences imediatamente antes de tal colisão. I. As reclamações feitas com base nesta cláusula serão ressarcidas pelo principio de responsabilidades cruzadas somente até o ponto previsto na cláusula de responsabilidade civil por colisão mencionada acima. II. As reclamações feitas com base nesta cláusula serão divididas entre as várias classes de reclamações enumeradas nesta apólice e cada classe estará sujeita à franquia e às condições especiais aplicáveis a tal classe. III. Não obstante os termos acima, caso uma ou mais das diversas responsabilidades decorrentes de tal colisão tenham sido objeto de compromisso, acordo ou regulação sem o consentimento por escrito da Seguradora, a Seguradora ficará liberada de tal responsabilidade por todas e quaisquer reclamações feitas com base nesta cláusula.

b) Responsabilidade por perda ou danos a qualquer outra embarcação, ou a bens a bordo de tal embarcação, não causados pela colisão, contanto que tal responsabilidade não decorra de contrato firmado pelo Segurado.

### 1.4. Perda ou Danos a Bens de Terceiros

Responsabilidade perante terceiros por danos a cais, píer, baía, atracadouro, bóia, farol, quebra mar, estrutura, baliza, cabo, qualquer objeto fixo ou móvel, ou qualquer bem, exceto outra embarcação ou propriedade de outra embarcação.

### 1.5. Remoção de destroços

Responsabilidade pelos custos ou despesas de remoção dos destroços da embarcação segurada, caso tal remoção seja legalmente compulsória, desde que:

a) Sejam deduzidas de tal reclamação de custos ou despesas, o valor de qualquer salvado dos destroços ou que possa vir a ser recuperado dos destroços, agregar-se-á em benefício do Segurado.

A Seguradora não será responsável por custos ou despesas cobertas pelo seguro de casco e máquinas (Hull & Machinery) do Segurado, conforme estipulado na Seção C, Cláusula 3.1 deste seguro ou por reclamações decorrentes de hostilidades ou operações semelhantes às de guerra, quer antes ou após a declaração de guerra.

### 1.6. Responsabilidade pela Carga Transportada em Águas Internacionais (NÃO COMERCIALIZADO ATUALMENTE)

#### Riscos Cobertos

A cobertura fica aqui estendida com relação a responsabilidades, custos e despesas por perdas ou danos a carga que lhe tenham sido entregues para transporte marítimo internacional na embarcação segurada, decorrentes do descumprimento, pelo Segurado, de suas obrigações ou deveres na qualidade de transportador marítimo.

Todos os contratos de transporte acordados pelo segurado estarão sujeitos às regras da legislação aplicável vigente.

a) A responsabilidade sob a presente apólice será limitada na medida em que seria se o Conhecimento Marítimo ou Contrato de Afretamento contivessem a seguinte cláusula (em substituição àquela conhecida como Jason Clause):

“Em caso de acidente, perigo ou desastre antes ou após o início da viagem, decorrente de qualquer causa, quer seja ou não devida à negligência pela qual, ou por cujas conseqüências, o armador não seja responsável, nem legal, nem contratualmente nem de outra forma, os embarcadores, consignatários ou proprietários da carga deverão fazer uma contribuição ao armador a título de avaria grossa, para pagamento de quaisquer sacrifícios, perdas ou despesas de caráter de avaria geral que possam ser despendidas ou incorridas, e pagarão o salvamento e despesas específicas incorridas com relação à carga”.

Caso a carga transportada pela embarcação segurada por este seguro, a carga sendo coberta por conhecimento de embarque ou documento semelhante que esteja sujeito ou tornado sujeito ao Carriage of Goods by Sea Act, de 16 de abril de 1936, a responsabilidade sob o presente seguro será limitada ao montante estipulado pelo referido Ato, e caso o Segurado assuma qualquer obrigação importando em mais responsabilidade que as obrigações e responsabilidades mínimas estabelecidas por tal Ato, tal responsabilidade ou obrigação a maior não estará coberta pelo presente seguro. Caso a carga seja transportada pela embarcação segurada por este seguro, a carga sendo coberta por conhecimento de embarque ou documento semelhante que não esteja sujeito nem tenha se tornado sujeito ao Carriage of Goods by Sea Act, de 16 de abril de 1936, a responsabilidade sob a presente apólice será limitada ao montante como se o conhecimento marítimo ou contrato de afretamento contivessem as seguintes cláusulas:

limitando a responsabilidade do Segurado em caso de perda total ou danos às mercadorias embarcadas a duzentos e cinqüenta (\$250) dólares norte-americanos por volume, ou, caso a mercadoria não seja embarcada em volumes, por unidade habitual de frete, e com a ressalva de ressarcimento proporcional em tais bases no caso de perda ou danos parciais;

isentando o Segurado e a embarcação segurada por responsabilidade por perdas decorrentes da falta de condições de navegabilidade, mesmo se tal se verificar no início da viagem, contanto que tenham agido com diligência visando manter a embarcação em condições de navegabilidade e devidamente tripulada, equipada e armada; e

estabelecendo que o transportador não será responsável com relação à carga exceto em caso de notificação de reclamação dentro do prazo determinado em tal Conhecimento de Embarque e o respectivo processo seja ajuizado dentro do prazo determinado em tal Conhecimento.

As estipulações acima referentes ao Conhecimento de Embarque e a limitação da responsabilidade do Segurado poderão todavia ser dispensadas ou alteradas pela Seguradora nos termos acordados, por escrito.

Portanto, o Segurado não deverá aceitar quaisquer deveres ou obrigações que sejam maiores do que aqueles que lhe seriam impostas sob tal contrato, ou que representem renúncia a qualquer direito à limitação, exceto se previamente aprovado, por escrito, pela Seguradora.

## Riscos Não Cobertos

Não haverá cobertura nos seguintes casos:

- a) emissão de conhecimento de embarque que seja sabidamente incorreto em determinado aspecto material;
- b) entrega de carga sem a apresentação do original do(s) conhecimento(s) de embarque;
- c) reclamações decorrentes de penhora ou venda da carga;
- d) qualquer responsabilidade decorrente de qualidade, defeito ou vício inerente à carga, atraso ou perda de mercado ;
- e) entrega da carga num porto ou local diverso daquele estabelecido no contrato de transporte;
- f) transporte de carga no convés em caso de emissão de conhecimento de embarque indicando “sob o convés”, e/ou se o transporte no convés não for adequado para a carga em questão;
- g) exceto e na medida em que os Seguradores concordarem com uma cobertura especial, por escrito, não haverá responsabilidade pelo pagamento de reclamações da carga em valores que excedam o que for maior - US\$ 2,500 por unidade, peça ou volume, ou a limitação por volume especificada nas condições padrão de transporte, com relação ao transporte de cargas transportadas sob um conhecimento de embarque, conhecimento ou outro documento ad valorem, que contenha ou evidencie o contrato de transporte no qual o valor da unidade, peça ou volume relevante tenha sido declarada como tendo um valor superior a US\$ 2,500;
- h) exceto e na medida em que os Seguradores concordarem com uma cobertura especial, por escrito, não haverá recuperação quanto a reclamações de transporte em espécie, ouro em barra, metais ou pedras preciosas ou raras, prataria, ou outros objetos de caráter raro ou precioso, notas bancárias ou outras formas de moeda, títulos ou outros instrumentos negociáveis;
- i) qualquer bem pertencente ao Segurado ou a firmas Afiliadas/Associadas;
- j) transporte de animais vivos; e
- k) equipamentos de embarcações frigorificadas.

### 1.7. Risco de Poluição

A cobertura fica aqui estendida com relação a responsabilidades e despesas relacionadas a:

- a) danos ou compensação devidas por Poluição ou ameaça de poluição, inclusive custos e despesas incorridas pelo Segurado ao tomar quaisquer medidas razoáveis para evitar, minimizar ou limpar a Poluição e quaisquer perdas ou danos incorridos como resultado de tais medidas;
- b) quaisquer medidas razoáveis tomadas em cumprimento de ordem do governo ou de autoridade para evitar, minimizar ou limpar a poluição, a não ser se tais responsabilidades e despesas incidentais forem recuperáveis sob outra apólice relativa à Embarcação Segurada.

De acordo com esta cláusula, não haverá recuperação de responsabilidade por Poluição ou contaminação decorrente do descarte de dejetos ou incineração efetuada sobre a embarcação ou a partir da mesma.

## 1.8. Multas e Penalidades

Responsabilidade por multas e penalidades, inclusive despesas necessárias para evitar ou mitigá-las, por conta de violação de qualquer país, contanto que o Segurador não seja responsável por indenizar o Segurado contra tais multas e penalidades decorrentes, direta ou indiretamente, de falha, negligencia ou descumprimento do Segurado ou de seus diretores gerentes ou agentes, em exercer o mais elevado grau de diligencia para evitar a violação de quaisquer leis.

## 1.9. Responsabilidade em caso de Reboque

### 1.9.1. REBOQUE HABITUAL DA EMBARCAÇÃO SEGURADA

Responsabilidade sob os termos de um contrato para a operação habitual de reboque da embarcação segurada, ou seja:

a) reboque com a finalidade de entrar ou deixar o porto ou manobrar dentro do porto durante o curso normal da navegação; ou

b) reboque de embarcações seguradas que são normalmente rebocadas como parte do curso normal de navegação de um porto para outro, ou de um lugar para outro.

### 1.9.2. REBOQUE DA EMBARCAÇÃO SEGURADA QUE NÃO O REBOQUE HABITUAL

Responsabilidade sob os termos de um contrato de reboque de embarcação segurada, mas não como o reboque habitual referido no item 1.9.1a desta seção, mas somente se a cobertura seja acordada pelos Seguradores neste seguro.

### 1.9.3. REBOQUE POR UMA EMBARCAÇÃO SEGURADA

Responsabilidade decorrente do reboque, pelo Segurado, de outra embarcação ou objeto, mas somente se:

a) a cobertura de tal risco seja acordada pelos Seguradores, por escrito, conforme as condições requeridas pelos Seguradores para a operação de reboque; ou

CONTANTO QUE :

Exceto se diversamente acordado pelos Seguradores, por escrito, tal cobertura será considerada como excluindo, sempre, a responsabilidade por todas as perdas, quaisquer que sejam, oriundas da parte da embarcação segurada, por perda, danos ou remoção de destroços da embarcação rebocada, objeto ou qualquer carga ou bens na mesma.

b) tal reboque se fizer necessário para salvar ou tentar salvar vidas ou bens no mar.

## 1.10. Clandestinos e Refugiados

Condicionada à uma Limitação de Responsabilidade conforme especificado na apólice e para cada viagem única, e sujeita sempre ao limite simples combinado, é dada cobertura para responsabilidades e despesas incorridas pelo Segurado no desempenho de suas obrigações ou tomando as medidas necessárias relativas a desertores, clandestinos e refugiados, ou pessoas salvas no mar, inclusive despesas de resgate, mas somente se o Segurado for legalmente responsável pelas despesas ou que estas sejam incorridas com a concordância da Seguradora.

## 1.11. Despesas com mudança de rota

Despesas incorridas como resultado de mudanças de rota ou atraso da embarcação segurada (mais elevadas que as despesas que teriam sido incorridas se não houvesse a mudança de rota ou atraso) somente para os seguintes fins:

- a) obter o tratamento necessário em terra para pessoas feridas ou doentes, a bordo da embarcação segurada;
- b) aguardar um substituto para o tripulante doente ou ferido que foi desembarcado para fins de tratamento.

#### 1.12. Salvamento de Vidas

Os valores legalmente devidos a terceiros decorrente do fato de que salvaram ou tentaram salvar a vida de qualquer pessoa a bordo da embarcação segurada.

#### 1.13. Avaria Grossa

Responsabilidade por perda da proporção da carga na avaria grossa, inclusive cobranças especiais, na medida em que o Segurado não possa recuperá-las de qualquer outra fonte, condicionado, todavia, às exclusões da Seção B e contanto que, se a Carta Partida, Conhecimento de Embarque ou Contrato de Afretamento não contenham a cláusula citada na Seção B alínea "I" a responsabilidade do Segurador sob a presente Apólice será limitada ao valor tal como seria caso contivesse tal cláusula

#### 1.14. Custos e Despesas

Custos, taxas e despesas razoavelmente incorridas e pagas pelo Segurado na defesa de quaisquer responsabilidades seguradas pela presente apólice, relativamente à embarcação aqui nomeada, condicionadas às respectivas franquias acordadas, e sujeitas, ainda, às condições e limitações estipuladas abaixo.

### SEÇÃO B

#### 2. RISCOS EXCLUIDOS

2.1. Não obstante qualquer estipulação em contrário, fica entendido e acordado que este seguro está condicionado às seguintes exclusões e que esta cobertura não se aplica a:

- a) Qualquer perda, dano ou despesa incorrida em virtude da captura, tomada, arresto, retenção ou detenção, ou conseqüências delas advindas, ou de qualquer tentativa destas, ou sofridas em conseqüência de atividades militares, navais ou aéreas, mediante uso de armas, inclusive minas e torpedos ou outros mísseis e equipamentos de guerra, quer de origem inimiga ou amiga, ou sofridas em conseqüência de colocar a embarcação em risco como um ato ou medida de guerra tomada durante o processo de embate militar em si, e qualquer tal perda, dano e despesa será excluída deste seguro sem levar em consideração se a responsabilidade do Segurado é portanto baseada em negligência ou não, e se antes ou após a declaração de guerra.
- b) Qualquer perda, dano ou despesa decorrente do cancelamento ou inadimplemento para com qualquer afretamento, dívidas incobráveis, fraude de agentes, insolvência, perda de frete ou demora, ou como resultado de inadimplemento de qualquer compromisso para carregar qualquer carga, ou com relação à embarcação aqui nomeada envolver-se em qualquer comércio ilegal ou praticar qualquer ato ilegal, com o conhecimento do Segurado.
- c) Qualquer perda, dano ou despesa, ou reclamação decorrente de ou relacionada ao reboque de qualquer outra embarcação, quer ou não sob contrato, exceto se tal reboque tiver sido para auxiliar tal outra embarcação em perigo a atingir um porto ou local seguro, contanto, que esta cláusula não seja aplicada a reclamações sob este

seguro por morte ou ferimentos a passageiros e/ou membros da tripulação da embarcação aqui nomeada como resultado da operação de reboque.

d) Qualquer reclamação por morte ou ferimento relacionada ao manuseio de carga, quando tal reclamação advenha de um acordo de indenização entre o Segurado e seu subcontratado.

e) Qualquer responsabilidade imposta ao Segurado a título de danos punitivos ou exemplares, independentemente de como seja descrita;

f) Qualquer reclamação por doença, danos corporais ou ferimentos ou morte, ou perda de, ou danos a, ou perda do uso de bens direta ou indiretamente causados por asbestos e/ou chumbo;

g) Qualquer reclamação relacionada a perda, dano, responsabilidade ou despesa efetuada pelo Segurado enquanto desempenhando operações especializadas (inclusive mas não limitada a dragagem, estimulação de poços, colocação de cabos ou tubulação, trabalho de construção, instalação ou manutenção, amostragem de rocha, descarte de rejeitos, atendimento profissional a derramamento de óleo ou treinamento para atendimento profissional a derramamento de óleo - mas excluindo combate a incêndio) na medida em que tal perda, dano, responsabilidade ou despesa seja consequência de :

I) reclamações apresentadas por qualquer parte em cujo benefício o trabalho foi executado, ou por qualquer terceiro (quer ou não seja ligado à parte em cujo benefício o trabalho foi executado) com relação ao caráter especial da operação; ou II) falha do Segurado em executar tais operações, ou inadequação do Segurado para a finalidade e qualidade de seus produtos de trabalho ou serviços, inclusive qualquer defeito dos produtos de trabalho ou serviço do Segurado; ou III) qualquer perda ou dano do trabalho contratado;

Contanto que a exclusão sob esta alínea não seja aplicada a nenhuma reclamação relativa a:

1. morte, ferimento ou doença da tripulação e outros funcionários a bordo da embarcação segurada; e

2. remoção dos destroços da embarcação segurada, conforme definida na Seção A – item 1.5.

h) Qualquer reclamação decorrente de operações de incineração ou descarte de rejeitos executadas pelo Segurado;

i) Qualquer reclamação decorrente da operação, pelo Segurado, de submarinos, mini-submarinos ou sinos de mergulho ;

j) Qualquer reclamação relativa a mergulhadores ou operações de mergulho;

k) Qualquer reclamação direta ou indiretamente causada ou associada ao vírus linfotrópico da célula humana T tipo III (HIVL III) ou linfadenopatia associada a vírus (LAV) ou a mutantes derivados ou variações destes, ou de qualquer modo relacionado à síndrome da imunodeficiência adquirida ou qualquer síndrome ou condição de tipo semelhante, não importa como possa ser chamada;

l) Em caso algum deverá este seguro cobrir responsabilidade por perdas e danos ou despesas direta ou indiretamente causadas por: I. radiações ionizantes de ou contaminação por radioatividade de qualquer combustível nuclear ou qualquer lixo radioativo ou da combustão de combustível nuclear; II. propriedades perigosas ou contaminantes, radioativas, tóxicas, explosivas ou outras, de instalação, reator ou outro conjunto nuclear ou componente nuclear do mesmo; III. qualquer arma de Guerra que



empregue fissão atômica, ou nuclear, e/ou fusão, ou outra reação ou força radioativa ou material semelhante; e

m) CLÁUSULA DE EXCLUSÃO DE POLUIÇÃO POR ÓLEO APLICADA NOS EUA.

Excluindo qualquer perda, dano, custo, responsabilidade, despesa, multa, penalidade ou perdas punitivas decorrentes do U.S. Oil Pollution Act de 1990 e/ou Comprehensive Environmental Response Compensation and Liability Act de 1980 e/ou Federal Water Pollution Control Act e/ou qualquer outra lei, ato normativo e/ou regulamento federal e/ou estadual semelhante.

n) CLÁUSULA DE EXCLUSÃO DE ATOS DOLOSOS E TERRORISMO

Em caso algum esta apólice cobrirá responsabilidade por perdas ou danos, ou despesas causadas por ou relacionadas a : I. A tentativa de ou a real detonação de qualquer explosivo ou a operação de qualquer munição ou outro artefato de risco semelhante, inclusive mas não limitado a artefato biológico e/ou químico. II. O ato ou a tentativa de qualquer terrorista ou grupo de terroristas, independentemente de se sua motivação é política, religiosa ou outra, ou qualquer pessoa ou grupo agindo com intenção dolosa.

## SEÇÃO C

### 3. DISPOSIÇÕES GERAIS

O REGISTRO DO PRODUTO É AUTOMÁTICO E NÃO REPRESENTA APROVAÇÃO OU RECOMENDAÇÃO POR PARTE DA SUSEP.

O SEGURADO PODERÁ CONSULTAR A SITUAÇÃO CADASTRAL DE SEU CORRETOR DE SEGUROS E DA SOCIEDADE SEGURADORA NO SÍTIO ELETRÔNICO [WWW.SUSEP.GOV.BR](http://WWW.SUSEP.GOV.BR)

.

A ACEITAÇÃO DA PROPOSTA DE SEGURO ESTÁ SUJEITA À ANÁLISE DO RISCO.

#### 3.1. Apólice em vigor de Casco & Máquinas

É condição essencial desta cobertura de seguro que o Segurado tenha, em plena vigência durante o prazo deste seguro, cobertura de Casco e Máquinas no valor total de reposição da embarcação em termos e condições não menos amplas que as referidas nas Normas Tarifárias de Seguro de Casco Marítimo e aprovadas pela SUSEP.

#### 3.2. Cláusula de Empresa Afiliadas

Caso uma reclamação com relação ao Segurado tenha cobertura e seja efetuada ou executada por intermédio de uma Empresa afiliada, associada ou subsidiária do Segurado, a Seguradora, caso solicitado pelo Segurado, indenizará tal Empresa por qualquer perda que tal Empresa tenha conseqüentemente sofrido na qualidade de afiliada, associada ou subsidiária do Segurado. Desde que nenhuma estipulação aqui contida seja interpretada como extensiva a qualquer valor que não seria recuperável da Seguradora se a reclamação tivesse sido feita ou executada diretamente contra o Segurado. Após o pagamento da indenização deste seguro, não haverá nenhuma responsabilidade quanto a efetuar outros pagamentos a qualquer pessoa ou firma, inclusive o Segurado, com relação a tal reclamação.

#### 3.3. Cláusula de Segurado Adicional

Fica entendido e acordado que, onde requerido por contrato escrito, ao Segurado é concedido o privilégio de incluir na Apólice de Seguros outras partes como Segurados adicionais.

Não obstante o fato de que tais partes são aqui nomeadas na condição de Co-Segurados na Apólice, esta cobertura estender-se-á somente na medida em que estes possam ser considerados responsáveis por pagar, em primeira instância, por responsabilidades que são na verdade do Segurado. Nenhuma estipulação aqui contida deverá ser interpretada como se estendesse a cobertura com relação a qualquer quantia que não seria recuperável pelo Segurado se tal reclamação fosse dirigida ou executada contra este. Após o pagamento da indenização sob a presente apólice, não haverá nenhuma responsabilidade quanto a efetuar outros pagamentos a qualquer pessoa ou firma, inclusive o Segurado, com relação a tal reclamação.

#### 3.4. Devolução de prêmio em caso de barco fora de serviço

Exceto se acordado ao contrário, este seguro é contratado na modalidade “Devolução de prêmio somente em caso de Cancelamento”

#### 3.5. Cancelamento

Em complemento à Cláusula 14 – RESCISÃO E CANCELAMENTO, este seguro poderá ser cancelado:

a) Pelo Segurador ou pelo Segurado a qualquer momento, desde que comunicado por escrito ou por telegrama. O Segurador poderá enviar o aviso ao corretor que constar da apólice, na ocasião.

b) Em caso de perda total real ou construtiva da embarcação segurada, a cobertura referente à embarcação será cancelada com efeito imediato, exceto no que se refere às responsabilidades, perdas e despesas decorrentes diretamente do evento que causou a perda da embarcação, e o prêmio será considerado como tendo sido totalmente quitado, não sendo devida nenhuma devolução de prêmio.

#### 3.6. Limitação do Armador

Fica expressamente entendido e acordado que, se e quando o Segurado tiver um interesse que não o de Armador na embarcação ou embarcações aqui nomeadas, em caso algum será a Seguradora responsável em maior medida do que se o Segurado fosse o armador, e detivesse todos os direitos de limitação de responsabilidade aos quais os armadores têm direito.

#### 3.7. Cláusula de Sociedades Classificadoras

Entende-se por Sociedades Classificadoras:

Empresas que emitem os certificados de conformidade, garantindo às seguradoras e autoridades portuárias que a embarcação encontra-se atendendo os padrões mínimos exigidos para efetuar o tipo de navegação e transportar cargas, e que a tripulação é qualificada.

Sob pena de perda de direito, fica acordado que a(s) embarcação(ões) cobertas por este seguro permanecerá(ão) totalmente em classe pelo prazo do seguro, por Sociedade Classificadora aprovada pela Seguradora, exceto se acordado diversamente, por escrito.

#### 3.8. Cláusula de Normas Legais e Operacionais

Fica assegurado que o Segurado deverá estar em conformidade com todos os requisitos estatutários do país da bandeira da embarcação com relação a construção, adaptação, condição, armação, equipamentos e tripulação da(s) embarcação(ões) cobertas por este seguro e deverá manter válidos todos os certificados legais emitidos por ou em nome do país da bandeira da embarcação, com relação a tais requisitos.

### 3.9. Cláusula Condicionante de Produtos Siderúrgicos

A Seguradora não aceitará responsabilidade decorrente do transporte de produtos siderúrgicos a não ser que uma vistoria prévia ao embarque seja feita às expensas do Armador por um vistoriador aprovado pela Seguradora e os conhecimentos de embarque sejam clausulados conforme as conclusões e/ou recomendações do vistoriador.

Vistorias pré-embarque não serão necessárias para o transporte de lingotes, ferros forjados, sucata, limalha de ferro, tubos simples com extremidades paralelas (i.e., sem rosca e/ou flanges) e ferro gusa.

## SEÇÃO D

### 4. OCORRÊNCIA DE SINISTROS

1. Fica assegurado que, no caso de qualquer evento que possa resultar em perda, dano e/ou despesa pela qual a Seguradora é ou possa vir a ser responsável, o Segurado enviará a devida diligência para prontamente notificar tal evento, e enviará à Seguradora assim que possível, após o recebimento, todas as comunicações, processos, petições e/ou outros documentos relacionados a tal evento.

2. O Segurado não fará nenhuma assunção de responsabilidade, nem antes nem depois de qualquer evento que possa resultar em reclamação pela qual a Seguradora possa ser responsável. O Segurado não deverá interferir nas negociações da Seguradora que busquem um acordo em qualquer processo judicial relacionado a qualquer evento pelo qual a Seguradora é responsável sob este seguro. Todavia com relação a quaisquer eventos que possivelmente darão margem a reclamação sob este seguro, o Segurado é obrigado e deverá tomar medidas para proteger seus interesses e do Segurador, medidas essas que seriam razoavelmente tomadas caso não houvesse este seguro. Caso o Segurado não consiga ou recuse a fazer um acordo conforme autorizado pela Seguradora, fica a responsabilidade da Seguradora quanto ao Segurado limitada ao valor pelo qual se poderia fazer o acordo.

3. Sempre que solicitado pela Seguradora, o Segurado deverá auxiliar na obtenção de informação e provas e na obtenção de testemunhas, e deverá cooperar com a Seguradora na defesa de quaisquer reclamações ou processos ou em recurso contra qualquer decisão judicial, relacionada a qualquer evento conforme determinado acima.

4. A Seguradora não será responsável pelo custo ou despesa no ajuizamento ou defesa de qualquer reclamação ou processo exceto se estas forem efetuadas com o consentimento da Seguradora, por escrito. Os custos e despesas incorridas no ajuizamento de qualquer reclamação na qual a Seguradora tenha interesse por sub-rogação ou não, será dividido entre o Segurado e o Segurador, proporcionalmente aos valores a que teriam direito, respectivamente, caso a ação seja bem sucedida.

5. A Seguradora será responsável pelo valor que exceder franquias do seguro: a) pelas custas judiciais e honorários advocatícios decorrente de qualquer reclamação ou processo contra o Segurado com base na responsabilidade ou numa alegada responsabilidade do Segurado coberto por este seguro; e/ou b) pelo valor pago pelo Segurado ou por força de uma decisão judicial ou por meio de acordo com base na responsabilidade coberta pela presente, inclusive todos os custos, despesas da defesa e desembolsos tributáveis. 6) A Seguradora ficará sub-rogada em todos os direitos que o Segurado possa ter contra qualquer outra pessoa ou entidade com relação a qualquer indenização efetuada por este seguro e o Segurado deverá, mediante solicitação do

Segurador, assinar todos os documentos necessários para transferir tais direitos à Seguradora.

7. Contanto que, quando o Segurado, independentemente deste seguro, for coberto ou protegido contra qualquer perda ou reclamação que seria de outro modo pago pelo Segurador, sob este seguro, não haverá nenhuma contribuição por parte do Segurador com base ou não em duplicidade de seguro.

8. Nenhuma reclamação ou demanda contra o Segurador sob esta apólice deverá ser cedida nem transferida, e ninguém exceto o credor legalmente designado dos bens do Segurado terá qualquer direito contra o Segurador por conta deste seguro sem o expresso consentimento do Segurador.

9. O Segurador não será responsável por qualquer reclamação não apresentada ao Segurador acompanhada das respectivas evidências das perdas dentro de seis (6) meses a contar do pagamento das mesmas pelo Segurado.

