

a revista do consumidor de seguros

importador | exportador | transportador | trading | agente de cargas | nvoc | despachante aduaneiro

REVISTA **TRANSNEWS**
transportando notícias

Edição 07 | Julho de 2017

ROUBO DE CARGA DIFICULTA O SEGURO DE TRANSPORTE

A função social do seguro de
responsabilidade civil geral

A fiscalização aduaneira no Porto

Sector de seguros resiste à crise e
cresce 7% até junho

SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

AGENTE DE CARGAS - FREIGHT FORWARDER - NVOCC

COBERTURAS

- Perdas financeiras decorrentes de ações e omissões involuntárias do agente de cargas
- Responsabilidade por perdas ou danos causados às cargas
- Ações regressivas de ressarcimento de seguradoras
- Despesas de salvamento
- Adiantamento para contribuições de avaria grossa
- Despesas adicionais de redirecionamento da carga
- Despesas adicionais de remoção e descarte de cargas danificadas
- Despesas de quarentena
- Despesas relacionadas à insolvência do transportador marítimo
- Responsabilidade civil por danos causados a terceiros
- Poluição, contaminação e vazamento súbitos, inesperados e não intencionais
- Custos de defesa em juízo cível



EDITORIAL



O alto índice de roubo de cargas no Brasil, principalmente no Rio de Janeiro tem sido uma das principais preocupações para os embarcadores, transportadores e para as companhias de seguros. A situação atual é muito grave e reflete diretamente no seguro de transporte, algumas seguradoras já recusam cobrir a entrega de mercadorias no Estado do RJ, outras exigem reajustes nas taxas do seguro e alterações nos planos de gerenciamento de riscos. Abordamos esse tema em quatro artigos com diferentes ângulos de avaliação.

A edição deste mês traz um artigo especial explicando sobre a função social do seguro de responsabilidade civil geral, com alguns apontamentos básicos. Outra matéria mostra que o mercado de seguros tem resistido à crise e teve um crescimento de 7% acima da inflação até junho.

O Brasil deverá elevar sua participação nas exportações mundiais em 2017, contra uma participação estimada em 1,09% em 2016. Se esta projeção vier a ser confirmada, o país passará da 25ª. para a 24ª. posição no ranking mundial dos países exportadores. A previsão foi feita pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) ao divulgar sua revisão para a balança comercial brasileira em 2017.

A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial completa 75 anos em agosto e é relatada na coluna Curiosidades.

Boa leitura!

Aparecido Rocha

REVISTA TRANSNEWS
transportando notícias

Edição 07 | Julho de 2017



EXPEDIENTE

REVISTA TRANSNEWS

Revista mensal, segmentada para o setor de transporte de cargas, logística, comércio internacional e seguros.

DIREÇÃO

Aparecido Rocha, diretor executivo - amrocha@revistatransnews.com.br

Natália Máximo, assessora de redação - natalia@revistatransnews.com.br

Felix Ryu, editor - felixryu@revistatransnews.com.br

PROJETO GRÁFICO

TECKEL DESIGN - felixryu@ig.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Anuncie na Revista TRANSNEWS - a revista do consumidor de seguros

Informações: 11 5087.4488

www.revistatransnews.com.br

É proibida a reprodução total ou parcial sem a citação da fonte e autor.



Editorial

Mensagem.....03

Twitter

Posts.....05

Capa

Reajuste no seguro de transporte –
Imprevisibilidade.....06

Artigos

Seguradoras de transporte recusam propostas
no Rio.....08

Watchlist classifica o Brasil com elevado grau de risco
para roubo de carga.....10

Roubo de carga e o descumprimento do PGR.....12

Legislação

A Função Social do Seguro de Responsabilidade Civil
Geral.....14

News

Setor de seguros resiste à crise e cresce 7% até
junho.....16

A fiscalização aduaneira no Porto.....16

AEB projeta Brasil ocupando a 24ª. posição no ranking
mundial dos países exportadores.....17

Balança Comercial

Balança comercial registra superávit recorde de
US\$ 42,5 bi.....18

War and Strike

Guerra e Greves - Países com restrição para
seguro.....20

Curiosidade

Entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial
completa 75 anos.....22



TWITTER

Posts



Aparecido Rocha
@amrocha2011
01.07.2017

Oil tanker and cargo ship collide in English Channel

<http://www.bbc.com/news/uk-england-kent-40467221>



Comex Do Brasil
@ComexdoBrasil
05.07.201

EUA consideram o Brasil o maior beneficiário da revisão do seu Sistema Geral de Preferências

<https://www.comexdobrasil.com/eua-consideram-o-brasil-o-maior-beneficiario-da-revisao-do-seu-sistema-geral-de-preferencias/>



GloboNews
@GloboNews
18.07.2017

Cargas roubadas em estradas do RJ são vendidas em feiras por preços reduzidos:

<https://glo.bo/2uvavTn>



Comex Do Brasil
@ComexdoBrasil
19.07.201

Brasil deverá ocupar o 24o. lugar no ranking dos países exportadores, segundo a AEB

<https://www.comexdobrasil.com/aeb-projeta-brasil-ocupando-24a-posicao-no-ranking-mundial-dos-paises-exportadores/>



[Painel Logístico](#)
@painellogistico
21.07.2017

Mais de R\$ 9,5 bi está na Receita esperando as empresas exportadoras do Brasil requisitarem esse benefício fiscal

<http://www.painellogistico.com.br/mais-de-r-95-bi-do-reintegra-aquardam-resgate-das-exportadoras-brasileiras/>



[SEGS.com.br](#)
@portal_nacional
24.07.2017

Seguro de crédito ofertou US\$ 1,9 tri em operações comerciais de exportação em 2016

http://www.segs.com.br/seguos/74381-seguro-de-credito-ofertou-us-1-9-tri-em-operacoes-comerciais-de-exportacao-em-2016.html#.WXaA_QIXO8Y.twitter



[Estadão](#)
@Estadao
25.07.2017

Custo com ataques de piratas vai direto para o frete

<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral.custo-com-ataques-de-piratas-vai-direto-para-o-frete,70001901537>



[gCaptain](#)
@gCaptain
26.07.2017

Marine Accidents: The importance of effective investigators

http://gcaptain.com/marine-accidents-importance-effective-investigators/?utm_campaign=twitter&utm_medium=twitter&utm_source=twitter

Reajuste no seguro de transporte – Imprevisibilidade



O alarmante aumento do roubo de cargas registrado este ano no Brasil, principalmente no Rio de Janeiro tem sido uma das principais preocupações para os embarcadores, transportadores e para as companhias de seguros. De acordo com dados da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), 87,8% das ocorrências de roubo de carga no Brasil em 2016 foram registradas no RJ (9.862 casos) e em SP (9.943 casos).

O quadro atual é muito grave e reflete diretamente no seguro de transporte. Algumas seguradoras já recusam cobrir a entrega de mercadorias no Estado do RJ, outras exigem reajustes nas taxas do seguro e alterações nos planos de gerenciamento de riscos.

Para as renovações de apólices e seguros novos, as seguradoras agravam as taxas, diminuem o limite por embarque, aumentam a franquia (no seguro facultativo) e estabelecem rigorosas regras de gerenciamento de riscos ou simplesmente não aceitam o seguro.

Entretanto, nos seguros em vigor, por uma disposição legal, as seguradoras estão impedidas de alterar as condições do contrato durante a sua vigência, mesmo que a apólice contenha uma cláusula de revisão. Qualquer cláusula de revisão, só poderá ser aplicada na renovação da apólice. Essa medida é necessária para preservar os direitos dos segurados e não permitir que as seguradoras que aceitaram conscientemente clientes com péssimos resultados anteriores agravem a taxa

quando novos sinistros ocorrerem.

Outro ponto desfavorável para a seguradora é que ela não pode cancelar uma apólice por aumento de sinistralidade, ainda que o cancelamento durante a vigência esteja previsto em cláusula de revisão, pois perante o ordenamento jurídico brasileiro esta cláusula é considerada nula.

Há de se considerar que quando fatores imprevisíveis ocorrem, como a explosão recente do roubo de cargas no RJ, motivado principalmente pela falência do Estado e fragilidade da polícia, o impedimento de reajuste das condições de seguro se torna uma regra prejudicial às seguradoras. Nessas circunstâncias, se não houver bom senso por parte dos órgãos reguladores com a permissão de readequação do seguro, certamente muitas seguradoras deixarão de operar no segmento de transporte nacional e as que persistirem correrão sérios riscos de extinção.

A favor das seguradoras está a questão da imprevisibilidade do aumento vertiginoso da ocorrência do risco crítico (grandes perdas, roubos cinematográficos, grande quantidade de carga, ineficiência prática de todo e qualquer método de gerenciamento de risco) em um curtíssimo espaço de tempo e que ficou fora dos padrões atuariais. Para definir a taxa e condições do seguro, as seguradoras utilizam toda uma estrutura técnica atuarial com conhecimentos específicos de matemática



estatística e financeira através do binômio índice de ocorrência x tempo de análise. Assim, a previsibilidade atuarial utilizada pela subscrição é variante dos estudos e histórico de ocorrências durante um determinado período. No caso específico do RJ, entende-se que foi considerado que ao longo dos últimos 10 anos o roubo se manteve sempre em um patamar alto, mas razoável e com os sinistros controlados dentro das provisões das seguradoras.

A previsibilidade a partir da técnica atuarial utilizada para o desenvolvimento do seguro é uma forte justificativa para desqualificar o impedimento do reajuste de apólices quando a experiência fugir do controle da seguradora. Contudo, a imprevisibilidade matemática e atuarialmente demonstrada unido com a flagrante falência institucional do Poder Público caracterizado pela total ausência das forças policiais de segurança pública é um fator jurídico que permite, em tese, a seguradora pleitear a revisão das condições do seguro em vigor para novo ajustamento do equilíbrio contratual e/ou até mesmo proceder o

cancelamento da apólice por impossibilidade de continuidade da garantia. Para os segurados, é bem melhor aceitar a renegociação, do que não ter onde colocarse seguro.

Como o Estado do RJ não tem recursos para enfrentar a criminalidade e as empresas já chegaram no limite da busca por proteção contra roubos, não são as companhias de seguros que terão a solução para combater essa anomalia social. Os segurados expostos ao risco RJ, obviamente, não tem responsabilidade contratual pelo desequilíbrio atuarial provocado pela explosão de sinistralidade; porém, todos os demais segurados que não estão sob o risco RJ, mas integram a mutualidade daquela operação não podem ficar com essa conta.

Aparecido Mendes Rocha

Fonte: <https://blogdorochaseguros.wordpress.com>



CANALADUANEIRO

Especialistas em SISCOSEV

Assessoria, Consultoria, Auditoria e
Capacitação Profissional

Treinamentos nas áreas de
Comex, Fiscal e Jurídico

Única do mercado com
ensino à distância

Ex-Tarifário, Classificação Fiscal,
OEA, Extratores e Consultas à RFB

Um jeito diferente de fazer Comércio Exterior

www.canaladuaneiro.com.br

(11) 2495-5460

Rua Apeninos, 429 Cj: 1205 - Aclimação
São Paulo/SP Cep: 01533-000
contato@canaladuaneiro.com.br



Seguradoras de transporte recusam propostas no Rio

Por Paola Lucas

O alto índice de roubo de cargas no Rio começa a refletir no serviço prestado pelas seguradoras. Algumas empresas já se recusam a realizar entregas no estado, enquanto outras exigem uma contrapartida para que o risco seja reduzido. Presidente da Comissão de Transportes da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), Alexandre Leal destaca essa dualidade. Uso de rastreadores E divisão da carga em caminhões menores para fazer a distribuição no Rio são algumas das condições impostas pelas empresas.

Ele ressalta que as seguradoras exigem um adicional de aproximadamente 30% do valor da carga para arcar com possíveis prejuízos. Durante a manifestação dos caminhoneiros na manhã de ontem, muitos relataram que estão abandonando a profissão por causa da violência e da falta de segurança nas estradas do Rio.

Já os empresários questionaram os altos preços

cobrados pelas seguradoras para quem faz transporte de cargas para o Rio e que isso acaba encarecendo os produtos para os consumidores.

“Os governantes precisam agir. A realidade é que o estado está sem recursos e não tem poder de respostas. Os empresários já esgotaram suas iniciativas para tentar evitar os roubos. O desabastecimento será certo se continuar assim”, diz o coronel da PM, Venâncio Moura, diretor de segurança do Sindicato de Empresas de Transporte de Carga (Sindicarga). Somente no ano passado o prejuízo chegou a R\$ 619 milhões, com 9.862 casos, o terceiro recorde consecutivo em 25 anos, segundo pesquisa divulgada pela Firjan.

Protesto e líder de roubo preso

Vítimas de violentos ataques de quadrilhas especializadas, alguns inclusive com mortes,



A manifestação dos caminhoneiros começou por volta das 8h e, segundo o Centro de Operações Rio, causou 17 km de congestionamento na Avenida Brasil



caminhoneiros pararam o trânsito na manhã de ontem na Avenida Brasil contra o aumento dos roubos de carga no estado. Em paralelo ao ato, as polícias Militar, Civil e Federal prenderam, em ação conjunta que levou quatro meses de investigação, Jefferson Targino da Silva, de 31 anos, apontado como um dos principais líderes dos roubos de cargas do Rio e ligado ao Comando Vermelho (CV).

Diante dos protestos, a Secretaria de Estado de Segurança anunciou mudanças na estratégia da Força Nacional que atua desde maio no Rio para conter os roubos de cargas.

Cerca de 420 homens da Força Nacional serão remanejados da Alerj e do Palácio Guanabara para áreas de maior incidência criminal e o efetivo também será aumentado para cerca de 600 homens.

“Já encaminhamos o novo planejamento para a Secretaria Nacional de Segurança Pública, para que a gente possa implementar uma forma de patrulhamento e atingir melhor essa mudança na mancha criminal que ocorreu a partir do início do trabalho no dia 15 de maio”, explicou o subsecretário estadual de Comando e Controle, Rodrigo Alves. “Será mais dinâmica, além de atender mais de uma região. Terá aumento do efetivo, que passam por treinamento no Core”.

Apesar da ajuda da Força Nacional, maio registrou um aumento de 42% nos casos de roubo de cargas, comparado a maio de 2016, segundo o Sindicato de Transporte de Cargas do Rio. O Instituto de Segurança

Pública (ISP) ainda não tem dados sobre maio, mas revela que em abril houve aumento de 125% no número de casos, em relação ao mesmo período de 2003.

Caminhoneiros questionaram o posicionamento dos agentes da Força Nacional. “O governo mandou 300 homens da Força Nacional, mas eles ficam parados e não patrulham nada. É preciso que se feche os acessos às comunidades onde ocorrem esses assaltos. Nossos funcionários saem para trabalhar, mas não sabemos se eles voltarão vivos”, criticou o empresário Charles de Souza Araújo.

Com faixas e cartazes, os caminhoneiros pediram mais segurança. ‘Ministro da Justiça, o RJ faz parte da federação?’, questionava uma das faixas. ‘Até nós sabemos onde o carregamento está. É só ir na Pedreira’, alertava outra. Cerca de 7.400 alunos do município ficaram sem aula ontem pela manhã por conta da operação.

A Polícia Federal informou que entrou na operação devido aos roubos frequentes de caixas eletrônicos e agências dos Correios. “Existe uma nova modalidade de financiar o tráfico”, disse o delegado Marcelo Prudente, da Delegacia de Repressão a Crimes contra o Patrimônio (Delepat) da PF.

Com a colaboração dos estagiários Rafael Nascimento e Matheus Ambrósio

Fonte: Jornal O DIA

fale com o público certo

a revista do consumidor de seguros

artigos / matérias / entrevistas

importador | exportador | transportador | trading |
agente de cargas | nvocc | despachante aduaneiro

anuncie!

REVISTA TRANSPORT NEWS
transportando notícias

Informações:
11 5087.4488

Watchlist classifica o Brasil com elevado grau de risco para roubo de carga



O JCC Cargo Watchlist é um comitê misto formado por representantes de subscrição do mercado de Londres, que monitora riscos para cargas transportadas por via aérea, marítima e terrestre em todo o mundo. O JCC publica mensalmente uma lista apresentando o grau de risco de cada país, para as coberturas adicionais de guerra e greves, pirataria e roubo no seguro de transporte internacional.

A versão 148 do JCC mantém o Brasil na avaliação para o risco de roubo de carga em algumas rodovias brasileiras. A publicação menciona que as rodovias, BR-116 Curitiba-São Paulo; SP-330 Uberaba-Santos; BR-116 Rio de Janeiro-São Paulo, e BR 050 Brasília-Santos, são de elevado grau para o "roubo de carga" (very high 3.7).

De acordo com os dados do estudo sobre o impacto econômico do roubo de cargas no Brasil, elaborado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), o roubo de cargas causou um prejuízo de mais de R\$ 6,1 bilhões em todo o Brasil, de 2011 a

2016. Foram 97.786 ocorrências desse tipo no país neste período. Em 2016, 87,8% das ocorrências foram registradas no RJ (9.862 casos) e em SP (9.943 casos).

As cargas mais visadas para roubo incluem produtos alimentícios, eletroeletrônicos, cigarros, autopeças, farmacêuticos, químicos, têxteis e confecções, autopeças, combustíveis e cargas de fácil comercialização.

Esse cenário assusta as seguradoras que trabalham com seguros de transportes, e sem uma política rigorosa do Estado, melhor avaliação de planos de gerenciamento de riscos, implantação do Registro Nacional de Sinistros (RNS) com adesão de todas as seguradoras, e precificação condizente aos seguros propostos, certamente levará algumas companhias a deixarem de operar com essa modalidade de seguro que já foi considerada a mais nobre do setor.

Aparecido Mendes Rocha

Fonte: <https://blogdorochaseguros.wordpress.com/>

Nós criamos soluções de seguros para

*"Quando eu vejo nuvens escuras
se formando, eu sei que há
uma longa noite pela frente."*

Se você precisa transportar produtos através do oceano ou ao longo de alguma costa marítima, mantê-lo seguro é uma prioridade. No entanto, no mundo de hoje, o planejamento para algo inesperado pode ser um desafio. E é exatamente nesse momento que a QBE pode entregar as melhores soluções. Com nossa experiência, ajudamos você a gerenciar seus riscos, dando-lhe a confiança para alcançar seus objetivos. Nós também entendemos os desafios complexos, transformando-os em oportunidades. Portanto, quando se trata de carga marítima, nós concentramos nossos esforços em fornecer as coberturas específicas que melhor atendam às suas necessidades.

Para tornar suas ambições de negócios em realidade, visite qbe.com.br.



É possível



Roubo de carga e o descumprimento do PGR



Por Paulo
Henrique
Cremoneze

A parceria institucional MCLG/SMERA defende, há anos, que o roubo de carga, por si só, não mais pode configurar força maior, causa excludente da presunção de responsabilidade do transportador rodoviário, porque despido do elemento imprevisibilidade.

O roubo, hoje, é um evento previsível, comum e, de certo modo, esperado no cenário de transportes do Brasil.

Um risco, portanto, calculado e a ser assumido pelo transportador, o principal beneficiário do negócio jurídico de transporte.

Tanto confiamos na tese que ainda nos demos ao trabalho de vislumbrar a possibilidade de ressarcimento em regresso do transportador rodoviário contra o Estado, uma vez que este não cumpre seu dever constitucional de segurança.

Com efeito, embora o Supremo Tribunal Federal tenha decidido no passado que a norma constitucional que trata do dever de o Estado garantir a segurança pública seja de conteúdo programático e que ele, o Estado, não tem condições de efetuar a segurança de todo o mundo, a todo tempo e em todos os lugares, não é menos verdade que o roubo de carga é um crime passível de mapeamento, muito específico e que reclama especial atenção das autoridades policiais, inferindo-se dessa ideia a possibilidade de ressarcimento em regresso por parte do transportador rodoviário que se viu obrigado a indenizar o dono da carga ou seu segurador.

Em que pese a confiança em nossa tese e algumas vitórias significativas na arena forense, com bons precedentes judiciais, fomos obrigados a encarar a dolorosa realidade de o Poder Judiciário não agasalhar plenamente a nossa tese.

Para cada vitória obtida nas muitas lides forenses, sofremos no exercício na capacidade postulatória em favor do mercado segurador um número maior de derrotas.

De uma forma geral, os órgãos monocráticos e colegiados do Poder Judiciário ainda enxergam o roubo como um evento fortuito, caracterizados de exclusão legal de responsabilidade do transportador rodoviário.

Sem esmorecer em nossa posição original, mas com base no pragmatismo, poderoso aliado dos advogados responsáveis e comprometidos com seus

representados, adotamos uma postura mais cautelosa, não aconselhando em muitos casos ajuizamentos de ações regressivas de ressarcimentos contra transportador rodoviários em casos de roubos de cargas.

Mas, luzes começam a ser vistas em meio às sombras.

Tomamos conhecimento de recentes decisões colegiadas em favor da imputação de responsabilidade civil do transportador rodoviário, mesmo em caso de roubo, quando presente o comprovado descumprimento de alguma condição do PGR – Programa de Gerenciamento de Risco.

O descumprimento do PGR é tido como causa agravadora do risco por parte do transportador, portanto, a presença da culpa em sentido estrito em uma situação jurídica regida pela presunção legal de responsabilidade.

A bem da verdade, tratava-se e trata-se de antiga tese da parceria MCLG/SMERA deixada um pouco de lado em homenagem a boa arte da prudência.

Mas, as recentes decisões, ora representadas por dois breves extratos de jurisprudência, revigoraram nossos ânimos de forma muito significativa:

TRANSPORTE DE MERCADORIA. Ação regressiva. Roubo da carga. Falha no gerenciamento de risco, cuja responsabilidade é do transportador. Medidas de segurança que não foram observadas conforme o contrato. Manifestação da seguradora acerca da renúncia do direito de regresso que importava a execução a contento das medidas de segurança para a movimentação da carga, condição não implementada. Obrigação de reembolso da cobertura realizada pela seguradora que firmou contrato de seguro com a dona da carga. Hipótese que não se caracteriza como caso fortuito ou de força maior. Fortuito interno. Reconhecimento. Precedentes desta 23ª Câmara. Procedência do pedido. Apelação denegada. (Relator(a): Sebastião Flávio; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 23ª Câmara de Direito Privado; Data do julgamento: 14/12/2016; Data de registro: 16/12/2016)

EMENTA: RESPONSABILIDADE CIVIL – Indenização Regressiva - Transporte rodoviário de mercadorias Roubo de carga durante o trajeto Preliminares de ilegitimidade passiva ad causam e de



prescrição afastadas - Falta de adoção de medidas preventivas Descumprimento de cláusula do contrato de seguro sobre gerenciamento de risco Agravamento do risco Excludente da responsabilidade da transportadora não caracterizada Ressarcimento à autora devido Procedência mantida Recurso improvido. (APEL. Nº: 0022001-04.2013.8.26.0008 - COMARCA: São Paulo APTE.: Rodoviário Goyaz Ltda. (R) APDA.: Liberty Seguros S.A. (A) São Paulo, 4 de julho de 2016).

A seleção de julgados é ainda maior e pretendemos, em breve, elaborar um estudo mais detalhado a respeito do assunto, limitando-nos, neste momento, apenas informar uma boa nova, inegavelmente importante e, talvez, paradigmática.

Considerando as novas regras legais processuais e a força do conceito de precedente judicial, lançaremos um novo e mais otimista olhar sobre casos ajustados ao julgados acima brevemente reproduzidos.

Não, não se trata de uma nova e absoluta orientação, muito menos no descarte da prudência (se, por um lado, o novo Código de Processo Civil anima em relação ao precedente judicial e sua força, por outro, impõe cuidados ainda maiores, por causa do peso da sucumbência e das dificuldades recursais), mas, como mencionado, apenas de um novo olhar sobre o tema que sempre nos foi tão especial e caro, até mesmo com colorido de bandeira ideológica.

O mercado segurador brasileiro perde milhões e milhões de reais por ano por conta dos roubos de carga, razão pela qual os recentes precedentes podem e devem ser aproveitados em favor de uma eventual guinada de posição.

Por isso, insistimos na importância de um constante diálogo com o Poder Judiciário, a fim de se buscar sempre a verdade de todas as coisas e saídas corretas em nome da Justiça.

Como dissemos, a notícia é boa, muito animadora, implicará novo olhar da nossa parte, mas ainda não configura uma tendência efetiva ou uma completa mudança de posição, mas algo a ser meditado e trabalhado caso a caso, conforme suas particularidades.

Mais do que nunca, a regulação do sinistro ganhará valor de ouro e peso de bigorna, pois será ela quem apontará comprovadamente o eventual descumprimento do PGR e a presença do signo da culpa grave em um dado caso concreto, autorizando o ajuizamento da ação regressiva de ressarcimento e o possível sucesso em prol da seguradora.

Paulo Henrique Cremoneze, advogado especializado em Direito do Seguro e Direito Marítimo, sócio dos escritórios MCLG-SMERA



A Função Social do Seguro de Responsabilidade Civil Geral – Alguns apontamentos básicos.



Por Thiago Leone Molena

A função social do contrato é uma cláusula geral que norteia a liberdade de contratar, contorna a interpretação e auxilia na aplicação efetiva do contrato. É o princípio que cria e assegura direitos e deveres aos contratantes com base nos limites da intervenção do Estado na economia das relações contratuais privadas (dirigismo contratual) garantindo a eficácia dos bons costumes, da moralidade, da eticidade, da boa-fé objetiva e do interesse coletivo sobre aquela relação jurídica.

Essa limitação da liberdade do cidadão em contratar a partir dos contornos do dirigismo contratual está exposta no artigo 421 do Código Civil:

Art. 421. A liberdade de contratar será exercida em razão e nos limites da função social do contrato.

Walter Polido aponta que o limite imposto pela estrutura contratual é imperativo, sendo que “o Estado deve assumir o controle geral, acima dos interesses individualizados” para harmonizar as diferenças de interesses cada indivíduo em detrimento da supremacia do interesse do grupo atrelado àquela relação jurídica, sendo ela a contraprestação que a sociedade pós-moderna paga para viver em harmonia:

“Não há dúvidas de que a lei liberta ao conceder direitos, mas também limita a atuação do homem em sociedade. É o tributo que a civilização paga para poder viver em harmonia, em razão das diferenças encontradas em cada um dos seus indivíduos. De modo que o confronto

entre os mais diversos egoísticos e o desejo geral pela paz social possa ser minimizado, prevalecendo o sentimento grupal, a lei é cogente, determinando regras a serem cumpridas.”

Na prática, ela serve como instrumento mutável e versátil ao julgador e/ou ao intérprete do negócio para adequação dos direitos e deveres contratuais à realidade atual (usos, costumes e práticas negociais) daquele momento histórico e em uma determinada sociedade.

A função social do contrato é preceito ordem pública que permeia todo ordenamento e as relações jurídicas a partir dos princípios constitucionais fundamentais i) de proteção da dignidade da pessoa humana (CF, inc. III, art. 1º), ii) na busca de uma sociedade mais justa e solidária (CF, inc. I, art. 3º), iii) da igualdade de todos (CF, art. 5º “caput”) e,

essencialmente, iv) a valorização da função social da propriedade (CF, incs. XXII e XXIII, art. 5º; incs. I e II, art. 170);

O artigo 421 do Código Civil tem estreita ligação com o artigo 422, que fixa a imperatividade da boa-fé como outro pilar do exercício de contratar:

Art. 422. Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé.

A função social do contrato foi uma das mais impactantes inovações do Código Civil de 2002 na opinião de Miguel Reale por que ela materializa e personifica as exigências de eticidade e socialidade na relação jurídica, uma vez que o exercício de um direito individual não pode exceder ao coletivo.

No seguro a função social e a boa-fé que norteia a operação mutual garantindo contratualmente a reparação do dano decorrente do risco coberto. Fábio Ulhôa Coelho aponta que a pulverização do risco através do mutualismo ancorado na técnica atuarial é a construção da própria função social do seguro: “A função do seguro é a de socializar, entre as pessoas expostas a determinado risco, as repercussões econômicas de sua verificação [...] a socialização dos riscos, também chamada mutualismo, é a função econômica da atividade securitária.”

O mutualismo é o coração da operação securitária. É por ele que as seguradoras pulverizam na quantidade de elementos expostos aos mesmos riscos diminuindo, assim, a severidade dos impactos decorrentes dos sinistros ocorridos. Dessa forma, fica clara a relação fim diretamente existente entre a operação do mutualismo e o preceito indenitário do seguro, que é o que personifica a função social do seguro. Quanto ao preceito indenitário do seguro, Ernesto Tzirulnik aponta:

“A coletividade se segurados não se une, através das contribuições de prêmios para a formação do fundo comum administrado pela seguradora, para praticar jogo que premie alguns, mas sim para prover garantia em benefício de todos. Essa é a função social do seguro.”

No seguro de responsabilidade civil geral o preceito indenitário tem destaque na configuração da sua função social, vez que o ordenamento jurídico visa a reparação ampla e irrestrita dos danos ocorridos para



reestabelecimento do equilíbrio e da paz social por meio da proteção patrimonial do cidadão injustamente lesado e do segurado culpado pelo prejuízo. Ambos os interesses – do segurado e do terceiro prejudicado – englobam a função social do contrato de seguro de responsabilidade civil de uma forma ampla. Assim, o segurado que, agindo ou se omitindo com negligência, imprudência e imperícia causa, causar dano a terceira cometerá ato ilícito e está obrigado a reparar o dano na exata extensão de seu montante (CC, arts. 186, 927 e 944). Para essa estrutura geral de responsabilização civil, o artigo 787 do Código Civil dá o alicerce para o seguro de RC:

Art. 787. No seguro de responsabilidade civil, o segurador garante o pagamento de perdas e danos devidos pelo segurado a terceiro.

Uma das vertentes deste seguro é dar liquidez à reparação dos danos oriundos da complexidade da vida atual sob o aspecto do terceiro prejudicado; sob o aspecto do segurado, o seguro de RC tem a função de proteção do seu patrimônio em face da responsabilidade civil. Walter Polido aponta que em geral, “o seguro de responsabilidade civil tem a função de proteger o patrimônio do segurado, a partir da obrigação legal que ele tem de indenizar quem sofreu dano ou prejuízo por ele causado, ou por pessoa ou coisa sob a sua responsabilidade.”

A cobertura básica do seguro de responsabilidade civil tem efetivação eminentemente jurídica. Em outras palavras, o segurado somente poderá acionar o seguro com a existência de uma sentença condenatória transitada em julgado ou a assunção de culpa perante o terceiro para realização de acordo desde que com autorização expressa da seguradora. A exigibilidade do seguro não está na ocorrência imediata do sinistro, do dano ou do acidente em si. Estes elementos decorrentes do sinistro devem se encaixar no o risco coberto; porém, para a garantia ser devida, o seguro exigir i) sentença ou ii) autorização de acordo.

O artigo 5º da Circular SUSEP n. 437 de 2012 é padrão:

“Art. 5º. No Seguro de Responsabilidade Civil, a Sociedade Seguradora garante ao Segurado, quando responsabilizado por danos causados a terceiros, o reembolso das indenizações que for obrigado a pagar, a título de reparação, por sentença judicial transitada em julgado, ou por acordo com os terceiros prejudicados, com a anuência da Sociedade Seguradora, desde que

atendidas as disposições do contrato.”

Pelo fato da *função social* do seguro de RC englobar interesse de ambos os envolvidos na responsabilidade civil – segurado causador do dano e o terceiro vítima – e pelo fato da seguradora exercer empresarialmente a administrativa da mutualidade é o que § 2º, do artigo 787 do Código Civil veda expressamente que o segurado assuma a culpa ao terceiro e/ou confesse no processo judicial, sem que a seguradora concorde.

Essa proibição legal que restringe a liberdade do segurado em assumir a culpa pelo evento é a mais clara manifestação jurídica da intensidade que a função social deste seguro exerce na sua operação diária.

Nota-se, ainda, que essa situação se alterna a partir da fixação de obrigatoriedade da contratação do seguro. Walter Polido aponta, com razão, que, nos seguros de responsabilidade civil obrigatório, a *função social* alterna-se da proteção patrimonial do segurado para a pacificação da vida social afetada pelo dano através da efetiva reparação do dano. Ou seja, alternância o foco central da função social que se busca com a obrigatoriedade da contratação: “Quando o seguro de responsabilidade civil tem caráter obrigatório, pode-se afirmar que o seu objeto é outro, uma vez que o Estado visa, tão-somente, a garantia efetiva da possibilidade de reparação da(s) vítima(s), socializando a repartição dos prejuízos, através do mutualismo representado pelo sistema de seguros.”

Esta alternância é fundamental para demonstrar que a função social não é conceito estático e previamente determinado com aplicabilidade irrestrita e uniforme para as espécies de seguro. O dinamismo conceitual e a mutabilidade são da sua essência. Muda-se a natureza do contrato, muda-se sua substância; mudam-se as concepções sociais, mudam-se seus elementos de caracterização. Este é traço marcante da sociedade e do ordenamento jurídico na pós-modernidade.

Thiago Leone Molena, advogado securitário, especialista em Direito Civil e Direito do Consumidor e advogado na TLM Advocacia

Setor de seguros resiste à crise e cresce 7% até junho

O mercado de seguros tem conseguido crescer acima da inflação, a despeito da crise no País, agravada pela instabilidade política com as delações da JBS. Até junho, o segmento de ramos elementares, que considera apólices de automóvel, residencial e empresariais, teve expansão de 7% ante igual intervalo de 2016, sem levar em conta o seguro obrigatório (DPVAT), mostra carta do Sindicato dos Corretores de Seguros no Estado de São Paulo (Sincor-SP). Em alguns casos, o desempenho foi ainda melhor: os seguros de pessoas e de saúde avançaram 10% até junho.

Exceção

O setor de seguros em geral deve crescer mais de 5% este ano, melhorando a performance de 2016, quando a alta foi de 2%. Em saúde, a expansão pode chegar nos 9%. Ainda que o segmento esteja acostumado a crescer acima dos dois dígitos por ano, o desempenho em meio à crise até que não é ruim.

Fonte: Coluna do Broadcast- Estação



A fiscalização aduaneira no Porto

O Porto de Santos responde por cerca de 30% do comércio exterior brasileiro, considerando o valor das mercadorias importadas ou exportadas. Essa movimentação estratégica para a economia do País é fiscalizada pelos agentes da Alfândega de Santos.

Os funcionários do órgão, ligado à Secretaria da Receita Federal do Brasil, supervisionam a chegada de produtos do exterior ou sua partida para esse destino, acompanhando o recolhimento dos impostos cobrados nessas operações e verificando a veracidade das informações apresentadas pelos responsáveis pelos produtos.

Esses serviços de fiscalização são realizados através do sistema de controle do comércio exterior, o Siscomex, ou presencialmente, pelos agentes fiscais. Eles atuam a partir da entrada dos pedidos de despacho aduaneiro de uma mercadoria, quando seu proprietário (ou representante dele, como o despachante) requer a liberação do produto. Nesse momento, o Siscomex avalia se o pleito referente ao artigo será aceito ou alguma inspeção – documental ou presencial – será necessária.

Se alguma irregularidade for percebida o produto é apreendido. Em alguns casos, ele pode ser destruído ou acaba sendo leilado.

Como o órgão aduaneiro atua no maior porto da América Latina, os sistemas e serviços implantados em Santos servem como referência para outros complexos portuários do País.

As alfândegas foram criadas no Brasil por uma solicitação do então rei de Portugal, Dom João III, de 1549, a fim de melhorar a cobrança dos impostos das capitânicas hereditárias da então colônia. Um ano depois, foi instalada a Alfândega do Porto de Santos, a primeira a operar em solo brasileiro.

Em sua história, a Aduana santista funcionou em diversos prédios do Centro da Cidade. O edifício de três pavimentos, localizado na Praça da República, com 13 mil metros quadrados, seu atual endereço, começou a ser construído em 1930. Ele foi erguido pela Companhia Docas de Santos, empresa privada que explorava o Porto na época. A obra foi uma contra partida exigida pelo governo federal para autorizar a expansão do complexo marítimo.

Fonte: A tribuna.com.br



NEWS

AEB projeta Brasil ocupando a 24ª. posição no ranking mundial dos países exportadores



O Brasil deverá elevar sua participação nas exportações mundiais em 2017, contra uma participação estimada em 1,09% em 2016. Se esta projeção vier a ser confirmada, o país passará da 25ª. para a 24ª. posição no ranking mundial dos países exportadores. A previsão foi feita pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) ao divulgar sua revisão para a balança comercial brasileira em 2017.

Segundo o presidente da AEB, José Augusto de Castro, "a corrente de comércio, fator gerador de atividade econômica, projetada em US\$ 354,812 bilhões para este ano, será equivalente a 17,5% do Produto Interno Bruto (PIB), similar ao índice de 17,4% de 2010 e 9,9% maior que os US\$ 322,787 bilhões apurados no ano passado".

De acordo com os dados divulgados pela AEB, após cinco anos de quedas consecutivas e acumuladas em 27,7%, as exportações deverão ter um crescimento de 12,8% este ano e a expectativa é de que atinjam o montante de US\$ 209,017 bilhões.

Por sua vez, as exportações devem crescer a um ritmo menos acelerado, da ordem de 6%, para US\$ 145,795 bilhões. Com isso, a balança comercial deverá fechar 2017 com um superávit recorde de US\$ 63,222 bilhões, o maior da série histórica.

Fonte: <https://www.comexdobrasil.com/> Ana Cristina Dib

anuncie!

REVISTA TRANSNEWS
transportando notícias

Informações:
11 5087.4488

fale com o público certo

a revista do consumidor de seguros

artigos / matérias / entrevistas

importador | exportador | transportador | trading |
agente de cargas | nvoc | despachante aduaneiro

BALANÇA COMERCIAL

Balança comercial registra superávit recorde de US\$ 42,5 bi



De janeiro a julho exportações apresentaram valor de US\$ 126,5 bilhões e importações de US\$ 83,9 bilhões. O saldo do mês de julho, isolado, foi também o melhor desde 1989: superávit de US\$ 6,3 bilhões

A balança comercial brasileira acumulou novo recorde e obteve o melhor saldo para o período de janeiro a julho, com superávit de US\$ 42,5 bilhões. O valor é o melhor da série histórica, iniciada em 1989, e ficou 50,6% superior ao alcançado nos sete primeiros meses do ano passado. O saldo do mês de julho, isolado, foi também o melhor para o período desde 1989: superávit de US\$ 6,3 bilhões, valor 37,6% acima do resultado obtido no mês, em 2016. Foi o oitavo mês

consecutivo de superávits mensais.

“O super saldo da balança se deveu ao desempenho positivo das exportações e importações. Do lado das exportações, registramos crescimento em preços e quantidades embarcadas, com recordes em diversos produtos, tanto em volume quanto em valores”, comentou o secretário de Comércio Exterior do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), Abrão Neto. O secretário destacou, ainda, que o resultado dos primeiros sete meses do ano confirma a expectativa de saldo da balança, ao final do ano, em torno de US\$ 60 bilhões.



Julho

No mês, as exportações somaram US\$ 18,7 bilhões, crescimento de 14,9%, e retração de 5,1% em relação a junho de 2017, pela média diária. Sobre o ano anterior, cresceram as exportações de básicos (19%), manufaturados (12,6%) e semimanufaturados (8,7%).

O período teve como destaque o acréscimo nas vendas de milho em grão (93,7%), minério de cobre (88,2%), petróleo em bruto (72%). Julho também apresentou resultado expressivo nas vendas de carne: bovina (38,5%), suína (10%), frango (8,1%), na comparação com o mesmo mês do ano passado.

“O desempenho nas vendas de carne, no mês, contribuiu para que passássemos de uma queda de 2% no valor exportado para um crescimento de 3,2%, no somatório do período de janeiro a julho”, explicou Abrão. A tendência, segundo o secretário, é de regularização nos volumes comercializados até o final do ano.

Em julho também cresceram as vendas de óleos combustíveis (273,3%), tratores (91,7%) e máquinas p/terraplanagem (83,4%), entre outros manufaturados. Entre os semimanufaturados, aumentaram as vendas principalmente de óleo de soja em bruto (94,4%), semimanufaturados de ferro/aço (60,1%) entre outros produtos.

No período, as importações totalizaram US\$ 12,4 bilhões, 6,1% mais que em 2016 pela média diária. Cresceram as importações de combustíveis e lubrificantes (57,3%), bens intermediários (6,8%) e bens de consumo (3,4%), enquanto retrocederam as compras de bens de capital (-22,7%).

Para Abrão Neto, o desempenho das importações no mês de julho, que teve compras concentradas em insumos para a indústria e agricultura, como adubos e fertilizantes, sinaliza recuperação da economia. “É uma relação direta com aumento da atividade econômica”, avaliou.

Sete meses

No acumulado janeiro-julho de 2017, as exportações apresentaram valor de US\$ 126,5 bilhões. Sobre 2016, as exportações registraram crescimento de 18,7%, pela

média diária. O resultado do período foi impulsionado pelo aumento, em relação ao ano passado, nas exportações dos três grupos de produtos por fator agregado: básicos, semimanufaturados e manufaturados.

A venda de básicos teve expressivo crescimento de produtos como petróleo em bruto (117,9%), minério de ferro (72,8%) e minério de cobre (26,4%), entre outros. Os percentuais de exportação de carne também tiveram acréscimo: suína (25,9%), frango (7,4%) e bovina (3,2%).

Dentro dos semimanufaturados, os maiores aumentos ocorreram nas vendas de ferro/aço (69,2%), ferro fundido (43,5%), açúcar em bruto (28,0%). Já no grupo dos manufaturados, destaque para os óleos combustíveis (136,7%), veículos de carga (57%), automóveis de passageiros (54,9%) e tratores (52,6%), entre outros.

Na avaliação por destinos dos produtos brasileiros, o período manteve a China como forte comprador. Os embarques para o país tiveram aumento de 31,4%. Destaque ainda para as vendas destinadas ao Oriente Médio (mais 23,3%), e países do Mercosul (mais 22,2%), sendo que, somente para a Argentina, o aumento foi de 29,9%. O resultado para o país vizinho se deveu às vendas de conta dos automóveis de passageiros, veículos de carga, tratores, máquinas p/terraplanagem. Para os Estados Unidos o Brasil vendeu 21,3% a mais que de janeiro a julho de 2016.

No resultado global, os principais países de destino das exportações, no acumulado janeiro-julho deste ano, foram: 1º) China (US\$ 32,2 bilhões), 2º) Estados Unidos (US\$ 15,2 bilhões), 3º) Argentina (US\$ 9,8 bilhões), 4º) Países Baixos (US\$ 5,5 bilhões) e 5º) Chile (US\$ 3 bilhões).

No período, o Brasil importou US\$ 83,9 bilhões, acima 7,2%, pela média diária, sobre o mesmo período anterior, US\$ 78,353 bilhões. Quando comparado com igual período anterior, houve crescimento em combustíveis e lubrificantes (+33,7%), bens intermediários (+12,1%) e bens de consumo (+5,0%), enquanto decresceram as compras de bens de capital (-26,9%).

Fonte: Assessoria de Comunicação Social do MDIC

A lista JCC Cargo Watchlist monitora riscos para cargas transportadas por via aérea, terrestre e marítima e rastreia portos e áreas onde a guerra, o terrorismo e outros riscos são maiores, e apresenta o grau de risco de cada país para as coberturas adicionais de guerra e greves no seguro de transporte internacional.

As informações são meramente indicativas e cabe aos subscritores das seguradoras e resseguradoras a definição da aceitação das coberturas adicionais, conforme a política de subscrição de cada companhia.

O Brasil é classificado com um elevado grau de risco de roubo de cargas.

Location Description Changes:

‘Bolivia’ deleted. While there are cargo risks affecting this land-locked country, they are not of sufficient significance regionally/globally to be of concern to the JCC.

‘Brazil’ added. A major country where extent of unrest/political instability likely to grow, with impact on ground and marine cargo. The new country entry is separate to the existing GCWL entry for cargo theft in a limited high risk area.

‘Venezuela’ added. A major country where political instability/protests and riots likely to impact on ground and marine cargo.

Additions/Removals:

Bolivia, peril entries deleted.

Brazil, initial score of 2.0 against perils of ‘Marine-Strikes’ and ‘Ground-War/Strikes’.

Venezuela, initial score of 2.4 against perils of ‘Marine-Strikes’ and ‘Ground-War/Strikes’.

Risk Level Changes:

Russia Elevated 2.3 from High 2.4: Winding down of truckers’ protests over highway toll charges reduces risk of ground cargo disruption. Marine cargo risks reduced by absence of further North Korean missile tests into Sea of Japan

Russia (North Caucasus Federal District, less Stavropol Territory) Elevated 2.3 from High 2.5: While an Islamist insurgency continues, it is being contained and has involved no recent attacks on road or rail cargo.

Risk Score Changes:

Azerbaijan Elevated 1.7 from Elevated 1.8: Infrastructure upgrades at Alat port reduce operating delays and cargo exposure to theft.

DRC High 3.1 from High 2.9: Rising militant violence in the Kivus in east of DRC (artisan mining) increases risk of disruption, damage and theft to ground cargo.

Reduced violent risks to cargo in major mining region of Katanga.

Gulf of Aden High 2.9 from High 2.8: Al-Shabaab attack on a Puntland military outpost indicates deteriorating onshore security in Puntland, to the advantage of both al-Shabaab and would-be pirates.

Philippines Elevated 2.3 from Elevated 2.2: Increased risk of disruption and delay to ground cargo on island of Mindanao (major supplier of fruit) as result of the imposition of martial law.

Saudi Arabia Elevated 2.1 from Elevated 1.9: Increased risk of ground cargo disruption as a result of Saudi closure of border with Qatar.

Somalia Very High 4.0 from Very High 3.7: Al-Shabaab attack on a Puntland military outpost indicates deteriorating onshore security in Puntland, to the advantage of both al-Shabaab and would-be pirates.

South Korea Elevated 1.9 from Elevated 2.1: Cessation of weekly anti-government protests in Seoul reduces risk of disruption to ground cargo.

A classificação completa com indicação do grau de risco por país pode ser obtido através do site

<http://watch.exclusive-analysis.com/jccwatchlist.html>





SOLUÇÕES PRÁTICAS E INTELIGENTES

CATÁLOGOS / REVISTAS / FOLDERS /
EMBALAGENS / WEBSITES / E-MKT



BUSCAMOS SEMPRE OFERECER AO CLIENTE A SOLUÇÃO MAIS CRIATIVA, QUE SE ADEQUA DE MANEIRA PRÁTICA E INTELIGENTE AO SEU NEGÓCIO.

ENTRE EM CONTATO E DESCUBRA O QUE A **TECKEL DESIGN** PODE FAZER POR VOCÊ E SUA EMPRESA!



11 97477 6732 / 11 2208 0801

TECKELDESIGN.WIX.COM/PORTFOLIO

Entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial completa 75 anos

A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial completa 75 anos em agosto. Embora, na época da guerra (1939-1945), estivesse sendo comandado por um regime ditatorial simpático ao modelo fascista (o Estado novo getulista) dos Países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão), o País acabou participando da guerra junto aos adversários destes, os Países Aliados.

Em fevereiro de 1942, submarinos alemães e italianos iniciaram o torpedeamento de embarcações brasileiras no Oceano Atlântico em represália à adesão do Brasil aos compromissos da Carta do Atlântico (que previa o alinhamento automático com qualquer nação do continente americano que fosse atacada por uma potência extracontinental), o que tornava sua neutralidade apenas teórica.

Após meses de torpedeamento de navios mercantes brasileiros, o povo foi às ruas, mas foi após as propostas feitas pelos EUA de financiar a construção de uma grande usina siderúrgica no Brasil, hoje chamada Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e localizada em Volta Redonda no Rio de Janeiro, entre outras propostas de auxílio à economia nacional, que, finalmente o Brasil declarou guerra à Alemanha nazista e à Itália fascista, em agosto de 1942.

Além de ceder seus portos para as tropas aliadas, o que lhes dava uma posição geográfica estratégica em relação aos adversários, o Brasil também contribuiu de outras formas, como por exemplo, no fornecimento de matérias primas, como a borracha. Foi importante também a participação da marinha brasileira, que realizou o patrulhamento e a proteção do litoral brasileiro, fazendo a escolta de navios para garantir a proteção contra ataques de submarinos alemães.

Sendo, na época, um país com uma população majoritariamente analfabeta, vivendo no campo, com uma economia com foco principal voltado para exportação de



commodities, uma política internacional tradicionalmente isolacionista com eventuais alinhamentos automáticos contra “perturbadores da ordem e do comércio internacionais”, sem uma infraestrutura industrial-médico-educacional que pudesse servir de sustentação material e humana ao esforço de guerra que aquele conflito exigia, o Brasil não apenas se viu impedido de seguir uma linha de ação autônoma no conflito como encontrou dificuldades em assumir mesmo um modesto papel. A Força Expedicionária Brasileira, por exemplo, teve sua formação definida na Conferência do Potengi, logo após a Conferência de Casablanca, mas sua criação foi protelada por um ano após a declaração de guerra.

O envio para a frente de batalha foi iniciado somente em julho de 1944, quase dois anos após a declaração. Tendo sido enviados cerca de 25 mil homens, de um total inicial previsto de 100 mil. Mesmo com problemas na preparação e no envio, já na Itália, treinada e equipada pelos americanos, a Força Expedicionária Brasileira cumpriu as principais missões que lhe foram atribuídas pelo comando aliado.

Algumas das informações citadas foram obtidas da enciclopédia livre Wikipédia e do portal OversodoInverso.

Aparecido Mendes Rocha

Fonte: <https://blogdorochaseguros.wordpress.com/>



O livro **ESTIPULANTE DE SEGUROS** de Transporte Internacional traz informações relevantes sobre o seguro de transporte internacional e apresenta aos Freight Forwarders - Agentes de Cargas Internacionais, NVOCCs, Despachantes Aduaneiros, Tradings Companies, Comerciais Exportadora e Importadora e outros que possam desenvolver alguma relação contratual com os importadores e exportadores a maneira adequada da participação nos contratos de seguros.

<http://www.multieditoras.com.br/produto.asp?id=1138&site=1>



lógica
SEGUROS

a serviço do comércio exterior

www.logicaseguros.com.br