

**MÉTODO E SISTEMA DE SEGURO MARÍTIMO COMO UMA DISCIPLINA
JURÍDICA AUTÔNOMA**

**METHOD AND SYSTEM OF MARINE INSURANCE AS AN AUTONOMOUS LEGAL
DISCIPLINE**

Renato Pezoa Huerta¹

RESUMO: Este ensaio corresponde ao apresentado pelo autor no Francesco Berlingieri Prize 2024, trabalho com o qual obteve o segundo lugar nesse concurso acadêmico. Em geral, o objetivo deste ensaio é analisar, justificar e determinar as características e os elementos que permitem que o seguro marítimo seja definido como uma disciplina jurídica autônoma, independente do direito marítimo e do direito dos seguros em geral, no modelo jurídico e legal chileno. Para tanto, será utilizado o sistema de núcleos dogmáticos, a partir da metodologia jurídica, que facilitará a identificação dos elementos ou etapas em que essa disciplina é construída, para concluir, ao final, se é - ou não - uma disciplina autônoma.

Palavras-chave: seguro marítimo; disciplinas jurídicas; núcleos dogmáticos; metanormas; chave do cofre.

ABSTRACT: This essay corresponds to the one presented by the author at the Francesco Berlingieri Prize 2024, with which he won second place in this academic competition. In general, the aim of this essay is to analyse, justify and determine the characteristics and elements that allow maritime insurance to be defined as an autonomous legal discipline, independent of maritime law and insurance law in general, in the Chilean legal model. To this end, the system of dogmatic nuclei will be used, based on legal methodology, which will facilitate the identification of the elements or stages in which this discipline is constructed, in order to conclude, in the end, whether or not it is an autonomous discipline.

Keywords: maritime insurance; legal disciplines; dogmatic nuclei; metanorms; vault key.

¹ Vice-Presidente da Seção Chilena do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo (IIDM-CL), Advogado e Árbitro, Doutorando em Ciências Jurídicas pela Universidade de Mendoza, Argentina. Professor da Universidade de Atacama, Vallenar, Chile, e de Direito Marítimo em espanhol na Maritime Law Academy (MLaw). Fundador de Pezoa & Cía. Abogados. Registrador Adjunto dos Registros Marítimos de San Marino, República do Togo e Polônia, no Chile. “Medaglia d'Argento” (Francesco Berlingieri Prize 2024). Contato: renato@pezoa-cia.cl



1 JUSTIFICATIVA PARA ESSE TESTE E O MÉTODO APLICÁVEL PARA ATINGIR SEU OBJETIVO

Este ensaio corresponde a um esforço metodológico, à luz do trabalho realizado por juristas para detectar os elementos e as características sobre os quais uma disciplina jurídica é construída.

Em contraste com essa primeira ideia, o principal objetivo deste trabalho é demonstrar, aplicando os critérios da metodologia jurídica, que o seguro marítimo é, por si só, uma disciplina jurídica independente ou um "ramo do direito", e que não corresponde a um sub-ramo ou subdisciplina do direito marítimo ou do direito de seguros em geral.

Em vista do exposto, é razoável examinar, em primeiro lugar, o critério metodológico aplicável à realização do presente trabalho a partir da perspectiva da ciência jurídica; e, em segundo lugar, será necessário determinar as ferramentas utilizadas para a construção das disciplinas jurídicas em virtude desse método. Isso levará a uma terceira etapa de ação, correspondente à determinação e ao desenvolvimento, individual e separadamente, de cada um desses elementos que surgem em virtude das ferramentas metodológicas detectadas, e que, contrastando-os no empírico, ou seja, ad intra na própria essência do seguro marítimo, nos permitirá concluir se é ou não um ramo autônomo do direito.

2 O SISTEMA DE NÚCLEOS DOGMÁTICOS COMO MÉTODO DE VALIDAÇÃO DA AUTONOMIA DE UMA DISCIPLINA JURÍDICA. APROXIMAÇÃO

O termo "autonomia" (αὐτονομία) é uma construção bifronte, cuja composição encontra origem etimológica no grego "autos" (αὐτός), relativo a "si mesmo", e "nomia", derivado de nomos (νόμος), ou seja, "norma, lei"; Assim, é compreensível que a construção do esquema composto lexical e terminológico indicado seja equivalente a "lei própria" de algo.

Diante do exposto, "a própria lei" está associada a uma determinada substância que se pretende regular; no momento dessa explicação, deve haver algo, um fenômeno fático ao qual a lei pretende, por sua relevância, atribuir um maior grau de ponderação e importância, justificando sua existência e regulamentação normativa. É justamente essa a matéria que a norma jurídica regula.



É o objeto ou a matéria que determina o método. Assim, e em consonância com o que já foi indicado, a determinação da autonomia das disciplinas jurídicas não é um fato de geração essencialmente espontânea, devendo responder, em todo caso, a um processo metodológico e científico, com uma base epistemológica. Por essa razão, o presente trabalho tem por objetivo demonstrar como, à luz de um método científico de determinação de um ou mais núcleos dogmáticos de uma disciplina, é possível concluir que o seguro marítimo é um ramo autônomo do direito.

Pelo exposto, é necessário analisar como opera o referido mecanismo metodológico que, com alto grau de sustentação epistemológica, examina *ad intra*, ou seja, na alma pura do fenômeno fático, ou se quisermos, de uma observação da própria realidade, as evidências verificáveis do fenômeno fático contendo um conjunto de características que o dotam da possibilidade de categorizá-lo como um ramo independente ou autônomo do Direito.

O primeiro aspecto a ser definido é o matéria ou *factum*. Não basta determinar aleatoriamente um objeto de estudo se não for seguido de um processo de tematização e descrição; e como o objeto de estudo é justamente o que é jurídico, é necessário determinar se o fenômeno analisado atinge manifestações ou dimensões que impactam ou são relevantes para o Direito. A matéria é verificada em sistemas como o direito comercial ou mercantil, que regula as relações que surgem entre os comerciantes, ou o direito marítimo, que trata das relações entre os indivíduos em relação à navegação.

Embora possa haver uma aparente autonomia e diferenciação em termos de matéria, há certamente alguns aspectos entre um ou outro ramo do Direito - pense-se, por exemplo, entre o Direito Marítimo e o Direito dos Seguros - que convergem e promovem a referida unidade que tem caracterizado o Direito ao longo da história. Em suma, a proposta de especializações jurídicas não obedece a um fenômeno natural, espontâneo ou intrínseco ao Direito, mas corresponde única e exclusivamente a uma construção metodológica e sistêmica da academia, cuja finalidade precípua é promover maior uniformidade, integração, aplicação e interpretação das normas jurídicas em face da vida cada vez mais especializada e sofisticada do ser humano.



Dessa forma, é possível especificar que o Direito é uma ciência integrativa, e sua fisionomia disciplinar é fundamentalmente baseada na unidade de certos princípios, como justiça, equidade, igualdade e liberdade. Seu principal objeto de regulação é o comportamento dos seres humanos que convivem em sociedade; e ele realiza essa tarefa por meio do ditado de normas jurídicas, entendidas como fonte direta e formal do Direito. Não obstante essa premissa básica, o Direito passou por um fenômeno de atomização nos últimos anos, em que a suposta "unidade" regulatória foi substituída pela fragmentação ou independência em ramos ou sistemas, dando lugar ao que hoje é conhecido como "especialidade".

Em segundo lugar, deve haver - e deve ser detectada - no momento dessa questão, uma relação intersubjetiva que a lei pretende reconhecer e regular. Assim, no direito marítimo, isso pode se dar com base no desenvolvimento do transporte de mercadorias por mar, ou no direito de seguros, pela relação segurável que surge entre o segurado e a seguradora. Uma relação intersubjetiva é constituída por características necessárias, que falam da qualidade e/ou do tipo de vínculo entre os sujeitos, como historicidade, reciprocidade, compromisso, confiança, intencionalidade.

Com base nesse critério, é lógico que a existência do direito, muito menos de um ramo do direito, não pode ser reivindicada sem esse componente intersubjetivo necessário, que representa uma salvaguarda regulatória interessante, desde que haja pelo menos uma interação diádica, pela qual são produzidos efeitos importantes, como direitos e obrigações correlatos. O que é fundamental para a relação jurídica é precisamente o efeito que ela produz, ou seja, as instituições que formam o núcleo da disciplina jurídica e que explicam o regime especial ao qual cada assunto, o objeto da regulamentação, está sujeito.

Em terceiro lugar, o direito está preocupado em regular aquela relação intersubjetiva específica que se desenvolve com base em um determinado assunto; ou, se preferir, o direito não apenas presta atenção passiva àquela coexistência subjetiva que opera em um campo fenomenológico de interesse, mas também deve se manifestar em alguma forma concreta de regulação, para a qual certas fontes formais e materiais de regulação são criadas e, por sua vez, utilizadas. É assim que surgem as normas jurídicas ou leis que se preocupam em



direcionar essa relação subjetiva em um determinado campo ou assunto, mas também como elas são determinadas e identificadas.

Nesse campo, a identificação e a determinação cumprem uma função metodológica fundamental, a fim de especificar exatamente quais normas são aplicáveis a uma determinada matéria, mas também porque permite determiná-las e diferenciá-las com base em seu alto grau de especialidade, em relação a outras que podem ser essencialmente gerais ou suplementares. Apenas a título de antecipação exemplificativa, é possível notar que esse é o caso do direito comercial chileno, que cumpre uma função eminentemente supletiva e de aplicação geral ao regular o contrato de seguro como tal, em um sentido amplamente geral; não obstante, na própria sede do seguro marítimo, este encontra uma referência expressa às normas gerais do seguro que condensam o Código de Comércio chileno.

A etapa de análise normativa não é pacífica quando é razoável realizar a mencionada tarefa de identificação e determinação dessa fonte formal; assim, e é extremamente geral no fenômeno da positivação, que as normas jurídicas relativas a determinada matéria não sejam metodologicamente coesas e condensadas em um único Código ou corpo de normas.

Na maioria das vezes, portanto, as leis que regulam uma determinada matéria podem ser facilmente identificadas e determinadas em uma norma especial, mas há, na opinião deste trabalho, três grandes dificuldades quanto ao sucesso desse processo epistemológico: Por um lado, existem normas de caráter geral e supletivo que encontram guarida em outro corpo de leis e até mesmo em outra matéria de interesse da ciência jurídica; por outro lado, existem mecanismos de integração e remissão a outras normas jurídicas contidas em outros corpos de leis que podem regular matérias no mínimo semelhantes, mas em nenhum caso idênticas; e, por fim, o processo de identificação também visualiza a existência de fontes formais de direito em outros corpos de direito, cuja matéria é justamente aquela relacionada ou determinada com base na mesma disciplina ou ramo do direito que se pretende regular, mas que, infelizmente, colidem com o desejo de codificação, pois expõem o difícil fenômeno da dispersão ou desintegração normativa; em outras palavras, há falta de unidade e sistematicidade no agrupamento dessas normas jurídicas.



Independentemente da análise normativa e de suas dificuldades particulares, o que foi especificado até este ponto é que a norma jurídica, como fonte material e formal do direito, é o *locus* no qual a matéria pode ser identificada e onde são estabelecidos os contornos regulatórios da relação jurídica intersubjetiva. Portanto, o processo metodológico de identificação e determinação normativa cumpre uma função que contribui, como protocolo metodológico, para um amplo conhecimento de todas as fontes normativas que devem ser aplicadas, integradas e interpretadas em relação à matéria a ser regulada e à consequente relação intersubjetiva que emerge a esse respeito.

Finalmente, como quarta questão, pode-se entender que, em relação ao método, mas também à chave científica aplicável, o processo de determinação e identificação de normas pode muito bem não ser suficiente em relação à matéria a ser observada, entendendo-se que não existe uma regulamentação exaustiva dessa substância; portanto, é possível advertir que, em casos concretos, considera-se erroneamente que existem certas lacunas ou vazios jurídicos que a norma jurídica não pode preencher, levando, por exemplo, o juiz a recorrer a outros métodos de difícil aplicação, como a analogia. No entanto, há sempre uma metanorma, ou seja, um elemento decisivo e suplementar, mas fortemente integrador, que é capaz de preencher essa incompletude.

Para isso, então, o jurista deve se submeter ao cânone da exclusão do *non liquet*, ou daquilo que "não está claro", para o qual ele deve continuar com o seguinte processo metodológico: se houver uma norma ou regra que resolva o conflito, ela deve ser aplicada sem mais delongas; no entanto, quando não houver lei ou costume capaz de resolver a questão, sendo a primeira determinante e prioritária, enquanto os usos consuetudinários, basicamente supletivos, flui imaculada a existência de uma lacuna ou vácuo jurídico que, de uma forma ou de outra, deve ser superado e resolvido. Para isso, então, e a fim de evitar uma *prevaricatio*, o processo metodológico deve encontrar refúgio e solução nos princípios básicos ou elementares em que se baseia o suposto ramo do direito, em relação ao qual se busca sua autonomia.

O mecanismo para identificar os princípios nos quais a nova disciplina jurídica ou ramo do direito se baseará é definido como a "pedra angular" do método jurídico que está



sendo aplicado. Os princípios são, por antonomásia, a origem ou o fundamento das regras jurídicas, e participam da ideia de principialidade, o que lhes confere primazia sobre as demais fontes do Direito; nesse sentido, o princípio jurídico é o fundamento e, ao mesmo tempo, o fim, pois constrói o alicerce da regra jurídica e das demais fontes - como a doutrina, a jurisprudência, entre outras - e, por sua vez, é o genoma da disciplina ou ramo.

É aqui, portanto, que, na ausência de uma regra ou costume, é o princípio que cumpre essa função suplementar e integradora, a fim de preencher as lacunas ou falhas que possam surgir nas leis.

Para concluir, e depois de ter explorado a estrutura sistemática e o método em que se constrói uma disciplina jurídica, é possível, então, situar-nos ad intra, dentro daquela relação jurídica que corre à luz de um fenômeno jurídico regulável, e que encontra um lugar específico dentro do ordenamento jurídico positivo, fundado em certos princípios elementares. Embora esse curso de ação pareça ter satisfeito todas as prerrogativas necessárias para a determinação de uma disciplina jurídica, ainda resta mergulhar nas profundezas do método, até que seu núcleo seja encontrado e analisado. Sem a identificação do núcleo, a disciplina jurídica não existe, ou, em suma, não é autônoma.

A ideia dos Núcleos Dogmáticos de uma disciplina cumpre uma função que tende a estabelecer os limites dentro dos quais um determinado ramo do Direito está circunscrito. Essa noção, quando analisada mais detidamente como ferramenta metodológica, permite construir uma disciplina jurídica e dotá-la de autonomia. Para tanto, há duas instâncias em que o jurista pode identificar um núcleo dogmático.

Em primeiro lugar, é preciso realizar um processo de revisão e observação da realidade para, em seguida, separá-la e dissecá-la. Isso resulta na identificação de uma relação jurídica intersubjetiva que é a base da disciplina ou do ramo em relação ao qual a autonomia é buscada e, ao mesmo tempo, surge um sujeito ou setor da vida que a molda. Essa é a primeira visão e, a partir dela, podem surgir, como corolário, a determinação e a identificação da lei positiva específica, mas atenta ao factum dessa relação jurídica.

Em segundo lugar, e uma vez que isso tenha sido feito, a disciplina cuja autonomia ou independência é desejada pode ser moldada, formulada, projetada e delimitada de maneira



descritiva. A partir daí, então, e sob essa estrutura teórica, é possível observar e reconhecer um núcleo dogmático único e próprio.

Consequentemente, o núcleo dogmático é o seguinte: o locus em que se situa uma relação jurídica intersubjetiva singular permite a identificação de uma matéria ou atividade regulada específica: um factum, e, a partir dessa identificação, são especificadas as regras ou massas regulatórias e seus substitutos - os princípios jurídicos - dessa relação e matéria. Assim, surge essa tríade: relação jurídica, matéria e princípios. Todos os elementos dessa estrutura triforme compartilham - como pode ser visto - a mesma natureza e, em torno dela, o jurista postula um ramo ou disciplina específica do direito. É por isso que todos os elementos dessa tríade, em cada disciplina, têm a mesma natureza jurídica disciplinar: por exemplo, no direito marítimo, há uma "relação jurídico-marítima", "o ramo ou atividade da navegação marítima" e "as regras de natureza marítima", das quais emerge o direito marítimo. A ideia de núcleo é composta, então, pela tríade mencionada anteriormente: relação jurídica, matéria e princípios; é sobre essa base que a disciplina jurídica é construída, é o substrato que a molda. Sem esse núcleo, um ramo do direito não se sustenta.

3 A IDENTIFICAÇÃO DE ELEMENTOS DISCIPLINARES NO SEGURO MARÍTIMO

Uma vez estabelecido o modo como uma disciplina se constrói a partir da metodologia jurídica, através do sistema dos núcleos dogmáticos, a revisão desses conceitos ou elementos em "chave do cofre", à luz do fenômeno do seguro marítimo, nos permitirá chegar a uma determinação conclusiva sobre a possibilidade ou não de determiná-lo como um ramo autônomo do Direito. Para isso, será necessário acrescentar, no conceito deste trabalho, um esboço propedêutico à luz da evolução histórica do seguro marítimo com uma função essencialmente justificadora das circunstâncias em que essa disciplina se desenvolve, para finalmente compreender os elementos sobre os quais ela se constrói, a saber, de acordo com os já expostos acima e que compõem o núcleo.



3.1 Uma breve - mas necessária - revisão da historiografia do Seguro Marítimo, a fim de entender o *factum*

O seguro, como fenômeno, responde a uma ideia mais elaborada e concreta de satisfação de uma necessidade incipiente específica, a de buscar maior proteção para os bens e ativos em geral, na presença e ocorrência de certos riscos ou perigos que poderiam diminuí-los ou danificá-los em terra. Entretanto, nos primórdios da humanidade, quando o homem se fez ao mar e, portanto, enfrentou as consequências negativas que cercam o curso da navegação, os riscos que inicialmente foram concebidos em terra aumentaram, tornando necessária a formalização de um instituto jurídico mais racionalmente estruturado, que hoje é conhecido como "seguro marítimo".

Nos estudos historiográficos do direito, é possível atribuir uma primeira forma de regulação prematura baseada no chamado "empréstimo ao grosso", que presumivelmente teria sido contemplado no *Código de Hamurabi*, e que dava proteção à carga (*respondentia*) e ao navio (*bottomry*);² Os comerciantes, interessados em levar a carga para os novos mercados que haviam conquistado sem a necessidade de usar armas, se comprometiam a pagar pelos danos causados aos navios e às mercadorias, cobrando altos juros sobre os empréstimos que recebiam, para que os navios navegassem e chegassem com a carga ilesa ao seu destino. Em seguida, surgiu o grego "*echazón*" na *Lex Rhodia de Jactu*, traduzido como a atual *Avería Gruesa*, que assegurava o valor da carga que tinha de ser lançada ao mar, quando havia perigo de o navio afundar devido a uma tempestade ou ataque de piratas.³

Outras formas de regulamentação do seguro marítimo também são identificadas, desde o *Guidon de la Mer*, que é inspirado na Portaria de Barcelona do século XVI, até as formas mais atuais de regulamentação, que são essencialmente contemporâneas.

O seguro marítimo é, portanto, o mais antigo de todos os seguros, sendo a origem e a inspiração de todos eles. Ele tem a grande peculiaridade de ser desenvolvido em conjunto com o direito marítimo, uma vez que o princípio orientador deste último é a navegação, um assunto que é banhado pela onda de incerteza e alta exposição ao risco.

² C. BARROILHET, *Derecho del Seguro Marítimo*, Santiago do Chile, 2020, p. 45.

³ D. CHAMI, *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires, 2022, p. 968.

¹⁴ A. DE COURCY, *Questions de Droit Maritime*, Paris, 1888, p. 6.



Dessa forma, o seguro marítimo é a primeira matéria ou *factum* a ser regulado por uma regra de direito, ao tempo da relação existente entre segurado e segurador. Seus princípios e institucionalidade inspiram, a *posteriori*, outras formas mais contemporâneas de seguro, cujo genoma - como já foi especificado - baseia-se na variável marítima, que é a mais antiga.

3.2 O assunto: o fenômeno do seguro na atividade marítima

Se o seguro marítimo é tão antigo quanto a navegação, ainda que em uma fase germinal e imperfeita, é justamente nesse aspecto que surge a ideia do fenômeno do seguro: é a navegação que, implantada desde a antiguidade, forma o substrato que justifica sua existência.

A aventura marítima é a fonte mais fértil de riscos; seu próprio nome é indicativo disso, pois, apesar dos avanços tecnológicos, o navio, a tripulação e a carga estão sempre expostos a todos os tipos de perigos. Portanto, é totalmente legítimo entender o transporte marítimo como uma "aventura". Os perigos do mar podem afetar a riqueza desses interesses desde o momento do embarque até o desembarque no porto de destino.

Conforme mencionado na seção anterior, a presença desses riscos acompanha o transporte marítimo desde suas origens. Portanto, a necessidade de segurar os ativos que estão expostos a esses perigos é justificada.

O seguro marítimo responde a uma dinâmica bilateral: por um lado, é um fenômeno com altas implicações comerciais, econômicas e jurídicas, mas também é visto de um ponto de vista fundamentalmente contratual, como um negócio que gera e protege riqueza. Em um primeiro sentido, o Seguro Marítimo é, como já foi dito, uma forma de proteção patrimonial. Para cumprir adequada e eficientemente seu papel econômico, em termos de constituir um valor de reposição ou substituição diante de um sinistro que tenha destruído total ou parcialmente os objetos segurados, o seguro teve de ser organizado com base em princípios elementares como o cosseguro, o resseguro, a aplicação do princípio do grande número no cálculo do prêmio para a distribuição ou atomização do risco e outras formas de convivência institucional, que por sua vez devem levar em conta, principalmente, a massa de riscos segurados e a possibilidade estatística de sua repetição. Com a cobrança do prêmio, que é o



preço que a seguradora cobra para assumir as consequências econômicas do risco, constitui-se o fundo necessário para atender ao segurado em caso de sinistro.

Com relação ao segundo eixo, ou seja, a natureza contratual do seguro marítimo, que será desenvolvido a seguir, basta especificar que é nesse aspecto que se encontra a maior convergência entre os aspectos econômicos e comerciais em relação aos jurídicos, resultando em uma questão ou *factum* de grande transcendência e importância para o estudo do direito.

3.3 A relação intersubjetiva: a validade de um contrato denominado Seguro Marítimo

Os aspectos comerciais e econômicos se baseiam ou encontram maior clareza em virtude de uma relação de natureza intersubjetiva que representa uma *mise en scène* daquele objeto que a relação de seguro visa alcançar e que, para a lei, é, em essência, fundamental regular e regulamentar.

A manifestação mais específica de um relacionamento intersubjetivo é dada por convenções, contratos ou transações legais, ou seja, a fonte mais fértil de direitos e obrigações. A esse respeito, entende-se a existência de um relacionamento, ou seja, a conexão ou correspondência de algo com alguém, ou simplesmente com outra coisa. Mas tal relação não é suficiente em si mesma se for representada como algo fugaz ou imediato, cujos efeitos ou contornos são realmente imperceptíveis. Ela deve ter um certo grau de duração, ou pelo menos de causar efeitos na consciência das partes envolvidas nesse negócio específico, mesmo que a duração dessa relação intersubjetiva seja curta.

Diante desse modo de operação, então, a doutrina, especialmente Vicente Ríos Urzúa, tem caracterizado o seguro marítimo como um contrato eminentemente indenizatório, por meio do qual um segurado transfere a um segurador, mediante o pagamento de um prêmio, um risco segurável cuja ocorrência, natureza e extensão estão direta e/ou indiretamente relacionadas à indústria marítimo-portuária. É nesse ponto que o seguro marítimo é *factum*, mas, ao mesmo tempo, relacionamento.

Como contrato, o seguro marítimo é fonte de obrigações e direitos correlatos para as partes que o celebram, ou seja, o segurado e a seguradora. É, portanto, um conjunto de efeitos que exigem essa conexão, vínculo ou relação que interessa à ciência jurídica como



determinante para a construção de um núcleo dogmático específico, pois é à luz de uma determinada matéria que esse componente subjetivo gera um vínculo de correspondência mútua para as partes intervenientes.

Um aspecto central - se não matricial - dessa relação intersubjetiva é dado pelo adjetivo adjacente à sua essência como um elo: a natureza jurídica e a razão de ser do seguro marítimo são construídas com base na aventura marítima e nos riscos envolvidos na navegação. Assim, o objeto comum de qualquer contrato de seguro marítimo é a aventura marítima.

Apesar de fluir como um truísmo, é conveniente enfatizar esse predicado, uma vez que o elemento diferenciador que o seguro marítimo mantém em relação a outras formas seguráveis, como vida ou propriedade "interior", é dado precisamente por aquilo que pertence ou se relaciona à navegação como um adjetivo.

O seguro marítimo, como uma relação, é composto por componentes subjetivos e objetivos. Os componentes subjetivos são aqueles relativos às partes envolvidas na respectiva relação intersubjetiva, em que há uma parte que transfere um ou mais riscos que podem afetar, danificar ou diminuir seu patrimônio, e que é comumente chamada de "segurado". Por outro lado, há um interveniente relacional, denominado "segurador", que se obriga ou se compromete a indenizar o segurado, caso a perda, dano ou diminuição do patrimônio deste último ocorra em razão da ocorrência ou constatação daquele risco como uma realidade, ou seja, por ser causado como um incidente marítimo.

Agora, de um ponto de vista objetivo, a matéria que se pretende proteger ou segurar com base nessa relação é chamada de "matéria segurada", e o título que o segurado tem sobre essa substância ou materialidade é chamado de "interesse segurável". Por outro lado, o mecanismo comutativo que o segurado deve à seguradora, para que esta o indenize, consiste em uma soma de dinheiro denominada "prêmio". No entanto, essa base, bem como todos os pactos acidentais que as partes incorporam a essa relação intersubjetiva, por meio de disposições ou cláusulas contratuais, são estipulados em um instrumento que aperfeiçoa esse contrato de indenização e que é comumente chamado de "apólice".



Embora o contrato de seguro marítimo seja de natureza solene, ou seja, se aperfeiçoe pelo único consentimento das partes concorrentes nessa relação intersubjetiva, ele é atualmente reconhecido como um contrato "de veste", pois exige, para sua perfeição, que este seja outorgado em algum recurso escrito, como a apólice ou mesmo, admitindo-se como equivalente, um certificado de cobertura. Isso porque a relação intersubjetiva que emana da subscrição de um contrato de seguro marítimo não se esgota apenas em um correspondente acordo de pagamento de um prêmio pelo segurado, e a obrigação ou dever de indenização assumido pelo segurador, mas, em seu teor, prevê fórmulas contratuais convolutas, como garantias, franquias e outros institutos jurídicos sui generis, que merecem um componente escrito para fins de prova ou comprovação, em razão de sua alta complexidade.

No entanto, a doutrina considera que a celebração do contrato de seguro marítimo não é, por si só, o ponto de partida ou origem da relação intersubjetiva que interessa à ciência jurídica; há outros aspectos preliminares ou antecedentes à celebração do contrato que, por si só, produzem efeitos transcendentais e de relevância jurídica para as partes que celebrarão, *ex post*, o referido contrato de seguro marítimo. Assim, por exemplo, o artigo 525 do Código Comercial chileno estabelece o dever de declaração sincera e honesta que recai sobre o futuro segurado, com relação aos riscos que pretende transferir ao segurador, supondo uma manifestação na etapa pré-contratual, e que se observa como fator determinante para a conclusão do seguro.

Parte-se da premissa de que o segurador, na relação contratual em estudo, não conhece a extensão e a fisionomia dos riscos que podem advir do desenvolvimento da aventura marítima e, por isso, exige uma manifestação plena e completa do segurado, que é quem conhece com maior certeza esses riscos por corresponderem a uma parte intrínseca da indústria que ele próprio desenvolve por meio da navegação. Dessa forma, e como se verá no §III.5 *infra*, esse fenômeno é chave para a assunção de princípios fundamentais na disciplina jurídica que estamos tentando identificar, como, nesse caso, o da máxima boa-fé ou *uberrimae bonae fides*. Por outro lado, o futuro segurador está obrigado, nos termos do artigo 514 do Código de Comércio chileno, a informar ao futuro segurado o tipo de seguro marítimo a ser celebrado, indicando, pelo menos, os riscos cobertos e as exclusões; a importância segurada, a



forma de determiná-la e as franquias; o prêmio ou método para seu cálculo; o período de duração do contrato, entre outros.

Mas, sem dúvida, é durante a vigência do seguro marítimo como contrato, que se identificam de forma mais prolífica as obrigações do segurado, a saber, aquelas indicadas no artigo 524 do Código de Comércio chileno, como fiel manifestação dos efeitos produzidos pela consolidação dessa relação intersubjetiva, entre as quais se mencionam, além das já expressas acima, a obrigação de informar sobre a existência de outros contratos de seguro que cubram o mesmo objeto; o uso de cuidado ou diligência para a prevenção do incidente marítimo; a obrigação ou dever de não agravar o risco, a notificação ao segurador, uma vez ocorrido o incidente, entre outros.

Pois bem, será normal, sem prejuízo do anterior, que, em virtude da ocorrência do incidente marítimo durante a vigência do contrato em questão, que a seguradora indenize o segurado por essa circunstância. Esta é, portanto, e como já foi exposto, a obrigação de essência que surge desta relação intersubjetiva como efeito do negócio de seguros, e que é reconhecida como tal no artigo 529 in fine do Código de Comércio chileno. Com o exato cumprimento desse dever por parte do segurado, em teoria, a relação intersubjetiva deveria culminar ou terminar.

No entanto, na opinião deste trabalho, há um outro aspecto da relação de seguro que lhe dá subsistência mesmo após o seu término: se a indenização ao segurado é o ponto de término do contrato em questão, a ação sub-rogatória da seguradora surge após a satisfação das reivindicações de seu parceiro contratual, onde a seguradora se torna, no final, a posição legal que ajudaria o segurado.

Embora a indenização possa ser total em relação ao objeto do sinistro, entende-se que a ab-rogação do contrato de seguro marítimo é total, uma vez que não restará margem para satisfação por meio dessa obrigação do segurado. Portanto, a relação intersubjetiva em que o devedor (segurador) devia algo ao seu credor (segurado) está definitivamente extinta. No entanto, quando há o cumprimento imperfeito da obrigação do segurador de pagar apenas até um valor do total a ser indenizado, é lógico que o segurado não verá integralmente satisfeito o



sinistro que lhe era devido por ocasião do incidente marítimo. Por essa razão, e embora o segurado ainda tenha um direito de ação seguro e subsistente diretamente contra o terceiro responsável pelo incidente, e a seguradora tenha pago parte da indenização, esta última poderá se beneficiar do excedente resultante do que já liquidou e da parte não paga do dano. Dessa forma, e sendo o exercício da ação sub-rogatória, mas também da repartição do produto da ação dirigida contra o terceiro responsável uma questão que surge depois de cumprida total ou parcialmente a obrigação de indenizar do segurador, essa circunstância se sustenta como um caso pós-contratual da relação intersubjetiva que o seguro marítimo supõe.

Dessa forma, então, o seguro marítimo, como uma relação intersubjetiva, não requer apenas os elementos básicos ou gerais que podem ser encontrados em qualquer relação comercial; ele também tem um iter contratual bem definido.

3.4 As regras: locis e dispersão das regras

A relação intersubjetiva que flui à luz do factum, encontra e ocupa um lugar ou locis em sentido temporal e espacial, o que permite um trabalho de percepção, mas, ao mesmo tempo, de reconhecimento e existência desse binômio. Isso, então, pode ser constatado por meio do processo de cristalização ou tipicidade normativa, onde tal relação, associada a tal matéria, será incluída em um texto normativo definitivo. Assim, então, o seguro marítimo é o objeto e, ao mesmo tempo, a relação própria da regulação ou interesse da norma jurídica positiva.

Em geral, a tendência atual na legislação é a codificação, como um agrupamento sistemático de normas e preceitos legais em uma determinada área do direito. Esse processo sistêmico resulta em um esforço positivo de coerência, uniformidade e unidade das normas que regem uma disciplina jurídica. Entretanto, é natural que existam, como mencionado no §II. supra, situações de dispersão normativa, em que um único sistema jurídico nem sempre é uniforme, situações de dispersão normativa, em que um Código, por si só, é incapaz ou insuficiente para reunir e condensar todas as regras e preceitos aplicáveis e regentes de um determinado fato e relação jurídica; ou, por outro lado, pode haver um caso notório e notável de remissão, concordância ou integração das regras especiais que regem aquela disciplina



particular, às regras gerais e supletivas que se encontram nos ramos gerais do direito, como o direito civil, comercial e mesmo marítimo.

Essa complexidade é totalmente evidente no seguro marítimo: o artigo 1158 do Código de Comércio chileno, que já é, por si só, o continente fundamental dessa matéria, indica que as disposições da primeira e segunda seções do Título VIII do Livro II do Código, que correspondem, em suma, às regras gerais sobre todos os tipos de seguro ou, como declarado em seu título específico, "Do Contrato de Seguro", devem ser aplicadas a esse seguro.

Em vista do exposto, dois aspectos fundamentais, que já foram examinados em outras partes deste documento, são evidentes. Em primeiro lugar, há de fato um fenômeno de integração e concordância com as normas gerais e complementares, como ocorre em outras disciplinas jurídicas. Isso se deve, invariavelmente, à necessidade do legislador de preencher as possíveis lacunas ou brechas legais que poderiam surgir caso as regras específicas e especiais do seguro marítimo fossem insuficientes, por si só, para regular e abranger todos os aspectos da matéria e da relação intersubjetiva em questão.

Em segundo lugar, e como um aspecto não menos preocupante, como foi explicado por meio de uma breve referência à evolução histórica do seguro marítimo, essa forma de seguro é a base ou o "tronco comum" por meio do qual outras formas de seguro são reconhecidas e institucionalizadas, principalmente em relação ao seguro de vida e ao seguro de propriedade não marítima. O problema básico, como já foi dito, é que o seguro marítimo é a sementeira que inspira a criação das formas atuais de seguro, e não o contrário, em que a norma jurídica se preocupou em estabelecer um critério regulatório mais amplo e geral, que se aplica inclusive ao seguro marítimo.

Independentemente dos aspectos mencionados acima, é importante analisar e determinar se o seguro marítimo no Chile possui uma regulamentação codificada que concentre, unifique e contemple todas as regras e preceitos aplicáveis a esse assunto.

Vale a pena mencionar novamente a circunstância de que o Artigo 1158 do Código Comercial faz referência às regras gerais "Sobre Contratos de Seguro" contidas no Livro II do



mesmo Código; no entanto, essa dispersão de regras não se esgota nesta etapa, pois há outras regras, como o Decreto com a Força da Lei 251 de 1931, que regula as Companhias de Seguros, Sociedades Anônimas e Bolsas de Valores, que também contém um substrato de não menor importância com relação ao seguro marítimo do ponto de vista da seguradora.

Em suma, o seguro marítimo, como a maioria dos outros ramos do direito, experimenta uma situação específica de dispersão normativa, mas com a notável característica de ser essencialmente diferente das outras formas de seguro: isto, em princípio, e como já foi dito, porque embora o tratamento dado pelo Código Comercial chileno ao seguro marítimo seja amplo, somente de forma suplementar e geral faz referência às normas elementares sobre o contrato de seguro, ou seja, para preencher aquelas lacunas que a norma especial não conseguiu preencher; ou que, por razões de economia legislativa, por meio da técnica de "vinculação de concordância", o criador das normas jurídicas não quis que os mesmos preceitos fossem redundantes tanto na lei de seguros marítimos quanto nas normas gerais.

O "vínculo de concordância" é uma ferramenta metodológica e sistemática que permite a relação de uma norma com outra sem alterar seu conteúdo. Além de cumprir uma função de interpretação e esclarecimento de trechos eventualmente obscuros da norma, também promove a complementação e o preenchimento de lacunas ou vácuos que emergem da norma especial. Trata-se, portanto, de uma forma de técnica legislativa, baseada na economia dos preceitos, sem que estes sejam redundantes ou repetitivos em dois ou mais corpos jurídicos.

Dessa forma, é possível reconhecer que, independentemente da dispersão e concordância, o seguro marítimo mantém suas próprias regras específicas, que são alimentadas apenas por outras de caráter geral e suplementar.

3.5 Os princípios da suposta disciplina.

Cada disciplina jurídica mantém princípios, que são os tijolos que completam e dão plenitude a cada ramo ou microsistema; eles são um substituto óbvio para a falta de regras, que é notória na prática jurisprudencial: como Dworkin já apontou, os juízes, em casos difíceis, recorrem a eles, além das regras.



Assim como o factum, que tematiza cada relação jurídica, decorre de regras singulares ou especiais, e que dão origem a instituições e teorias específicas, para cada assunto, regra ou departamento do direito, os princípios jurídicos também são singulares, ou específicos; em outras palavras, aqueles princípios que, em casos específicos, substituem a ausência de regras específicas, têm essa mesma especificidade; a mesma natureza especial de todos os elementos já descritos neste trabalho.

Preliminarmente, é possível identificar e determinar, como princípios próprios da relação e da matéria regulada, as máximas da boa-fé, da indenização e da sub-rogação, que serão desenvolvidas a seguir, sem prejuízo de outras que possam ser reconhecidas pela doutrina.

a) A máxima boa-fé

Em matéria contratual, como forma de relação intersubjetiva, o princípio da liberdade de autonomia prevalece como um princípio abrangente, como uma diretriz para a capacidade das partes de autodeterminar o conteúdo de um negócio jurídico, tanto em relação à sua substância quanto aos seus efeitos.

No entanto, também é razoável entender que a boa-fé está presente como máxima genômica a todo contrato, ou seja, que a execução das obrigações e a exigibilidade dos direitos correlatos devem ser enquadradas em um esquema de honestidade, asseio, isenção de dolo ou fraude, ou qualquer outro verbo orientador que, de forma essencialmente moralizante, concorde com a ideia de "bom comportamento" que uma parte deve ter para com a outra no respectivo contrato.

A ideia de boa-fé na legislação chilena não é exclusiva do seguro marítimo, nem de outras formas gerais de seguro; ela certamente se estende a qualquer relação contratual na qual a conformidade com os efeitos de um negócio deve ser observada. Assim, o artigo 1546 do Código Civil chileno estabelece que os contratos devem ser executados de boa-fé. No entanto, essa regra é aparentemente restritiva, pois estabelece uma margem temporal de execução para encontrar apoio ou subsistência; no entanto, é possível questionar a situação



específica do seguro marítimo, que, como contrato, mantém um iter baseado em uma fase pré e pós-contratual.

Se a boa-fé deve ser observada apenas na fase de execução, o contrato de seguro marítimo poderia sofrer graves deficiências em sua formação, o que tornaria seu curso de execução intransponível. Assim, por exemplo, se o segurado fizer declarações falsas, imprecisas, errôneas ou abjetas sobre os riscos e a matéria que pretende segurar, é certo que, na fase de execução, ainda que prevaleça a boa-fé das partes, o contrato teria de ser qualificado como inválido, pois, em sua fase germinal, padeceu de elementos que poderiam ser classificados sob a ótica da má-fé: a orientação para a fraude, o engano ou qualquer outro meio ilícito destinado a prejudicar a posição contratual ou financeira da outra parte do seguro.

Dessa forma, a boa-fé deve estar presente antes da celebração e durante a execução do respectivo contrato de seguro, pois é sob essa consideração que a relação intersubjetiva poderá encontrar efetividade. Assim, a boa-fé também cumpre determinadas funções no contrato de seguro marítimo. Por um lado, ela tem função informativa e fundamenta toda a estrutura do seguro marítimo. Assim, portanto, de forma integrativa e extensiva, a boa-fé alcança todo o iter contratual e preenche todas as lacunas ou falhas que possam ser deixadas pela norma jurídica. Por essa razão, costuma-se dizer que a boa-fé, por si só, não é suficiente para ter força no seguro marítimo, ela deve ser manifestada em sua máxima expressão. É nesse sentido que o seguro marítimo é frequentemente referido como um contrato de máxima boa-fé, ou *uberrimae bona fides*.

O fato de a norma do artigo 1546 do referido Código Civil, em consonância com o artigo 524 numeral 1º do Código de Comércio, ambos do Chile, esta última norma relativa ao dever de declaração sincera do segurado, não implica que a boa-fé surja ou exista como elemento de uma ordem normativa ou legal; a máxima da boa-fé é, em sua essência, uma meta-norma, um princípio orientador e fundamental da relação securitária, exista ou não uma norma que regule esse negócio, de modo que qualquer cristalização ou reconhecimento, por meio da técnica da tipicidade, serve apenas para dar publicidade positiva a um princípio que se entende integrado em todo o sistema de seguros marítimos. Portanto, a *uberrimae bona fides* é meramente publicizada e integrada na regra, como essência de um dos efeitos do



contrato em questão; mas, como princípio, cumpre uma função orientadora de conduta, e, ao mesmo tempo e ainda que não houvesse regra, ou esta fosse deficiente em sua redação, a máxima da boa-fé a complementar ou, no mais grave dos casos, a substituiria se não houvesse texto legal expresso.

Conforme mencionado acima, a máxima da boa-fé também tem uma função integradora. Se não houver uma regra expressa no direito positivo do seguro marítimo para resolver um determinado conflito, a boa-fé é presumida e é elevada ao status de fonte do direito do seguro marítimo. O juiz de seguros, que está constitucionalmente vinculado à inescusabilidade de se pronunciar sobre uma determinada questão de seguro marítimo, caso constate que não há lei, deve recorrer inequivocamente ao conteúdo ético da boa-fé para resolver a disputa.

Dessa forma, a máxima da boa-fé é um princípio suplementar, integrativo e interpretativo, mas, sem dúvida, cumpre uma função especial para garantir a conformidade com outras normas, razão pela qual pode ser descrita, seguindo a caneta de Axelrod, como uma metanorma.

b) O princípio da compensação.

A indenização é, na visão do presente trabalho, mais do que um princípio, um dos efeitos do contrato de seguro marítimo, consistindo na obrigação essencial do segurador para com o segurado em caso de sinistro marítimo. Essa consideração decorre do fato de que a indenização como princípio possível não informa todo o sistema de seguro marítimo de forma abrangente, sendo apenas colocada na posição única de que o segurado não pode buscar enriquecer-se com o contrato, ou que se e somente se as condições necessárias forem atendidas, o segurador indenizará o segurado, mas sem sempre fluir em conjunto ou simultaneamente; Assim, pode haver uma noção germinal no momento de sua celebração de que a seguradora cumprirá com a indenização ao segurado quando da ocorrência do sinistro, mas essa prerrogativa pode muito bem não se concretizar em todos os casos possíveis.



No entanto, um setor muito amplo da doutrina o considera como um princípio orientador. Desde a clássica doutrina de Balthazard-Marie Emerigon, que estabeleceu seu caráter de princípio, através do aforismo *Principale fundamentum assecurationis est risicum seu interesse assecuratorum; sine quo non potest subsistere assecuratio*. Não obstante, este trabalho persiste em considerar que, a despeito dessa postulação, a indenização nada mais seria do que a causa do segurado, que o motiva ou induz a celebrar o respectivo contrato, de receber uma equivalência pecuniária ou de benefício pela perda, dano ou prejuízo que seu patrimônio experimentou.

Para aqueles para quem a indenização constitui um princípio orientador do seguro marítimo, sua posição é apoiada pelo Artigo 550 do Código Comercial Chileno, que afirma categoricamente o princípio da indenização. Assim, com relação ao segurado, o seguro de danos é um contrato de mera indenização e nunca pode constituir para ele uma oportunidade de ganho ou enriquecimento. Nesse sentido, o objetivo do seguro é restaurar a situação ou posição financeira do segurado ao estado em que se encontrava antes da ocorrência do acidente marítimo, uma vez que esse é o principal objetivo do seguro marítimo, evitar que o segurado sofra perdas.

De qualquer forma, pode-se estimar que a indenização, se elevada à categoria de metanorma, também seria capaz de apoiar outros princípios, como a sub-rogação do segurado pela seguradora, e fenômenos pós-contratuais, como as reivindicações sucessivas contempladas no artigo 1191 do Código de Comércio do Chile.

c) O princípio da sub-rogação.

Pode-se explicar resumidamente que a sub-rogação é um princípio que informa a estrutura do contrato de seguro marítimo e encontra sua base na indenização paga pela seguradora ao segurado por ocasião do sinistro coberto pela apólice. Dessa forma, a doutrina da sub-rogação é derivada e reforçada pelo princípio da indenização que, por sua vez, é a principal obrigação da seguradora. A explicação para sua existência é que, se não existisse o instituto da sub-rogação, e uma vez que a seguradora pagasse a indenização do dano ao



segurado, este poderia exercer as correspondentes ações de reparação contra o terceiro responsável pelo incidente marítimo, convertendo o contrato de seguro em uma fonte de lucro ou benefícios, já que seria favorecido com o pagamento da indenização da seguradora e, por outro lado, com a indenização que obtivesse depois de mover uma ação privada contra o terceiro responsável pelo incidente.

Conforme mencionado acima, o Artigo 550 estabelece o princípio de que o contrato de seguro é um contrato de mera indenização e não pode constituir, para o segurado, uma oportunidade de lucro ou enriquecimento.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste artigo foi analisar e determinar se o seguro marítimo pode ser concebido como uma disciplina jurídica completamente autônoma ou um ramo do direito com seu próprio sistema separado.

Embora o seguro marítimo flua como a convergência de uma relação intersubjetiva típica do fenômeno do seguro ou do seguro em geral, seu adjetivo "marítimo" lhe confere um alto grau de especialidade, uma vez que é enquadrado, em seu desenvolvimento e execução, à luz da navegação e, portanto, do direito marítimo.

No entanto, se forem aplicadas certas ferramentas metodológicas de natureza epistemológica, como o sistema de núcleos dogmáticos, bem como a pedra angular, é possível notar que o seguro marítimo possui os elementos que a prática da ciência jurídica atribui à identificação de disciplinas autônomas, a saber, a existência de um *factum* ou matéria a ser regulada, limitada aos riscos ocorridos no curso normal da navegação; uma relação intersubjetiva que é dada fundamentalmente por aquela existente entre o segurado e o segurador; um conjunto de normas e regras que, embora dispersas ou pulverizadas em diferentes corpos jurídicos, podem cobrir total ou parcialmente a referida matéria e relação jurídica, sem prejuízo de eventuais lacunas legais; e a existência de princípios informativos que, além de darem fisionomia ao seguro marítimo, cumprem uma função orientadora que, ao mesmo tempo, supre aquelas lacunas, suprimindo a falta de completude que a norma jurídica por si só não pode cobrir.



Diante desses elementos, então, é possível afirmar que o seguro marítimo é, de fato, uma disciplina jurídica autônoma, pois até mesmo em sua origem - no plano histórico - é a primeira forma institucional que inspira as demais hipóteses de seguro hoje existentes. Portanto, não pode ser concebido como uma mera espécie de seguro em geral, com adjetivo dado por "marítimo", pois é em sua base que se justifica a existência do seguro como instituição e, como se disse, outras variantes de seguro dele se inspiraram para existir. Assim, se o seguro marítimo inspira a criação das formas atuais de seguro, ele é a base para novas microdisciplinas, como outras formas de seguro que não são marítimas.

A funcionalidade na determinação e concepção do seguro marítimo como disciplina jurídica autônoma, com sistema e metodologia próprios, facilita o trabalho dos juízes na aplicação, integração e interpretação do fenômeno do seguro marítimo. Esse é, na opinião deste trabalho, o maior grau de contribuição que se poderia estimar, em consideração ao reconhecimento dessa disciplina jurídica.

5 REFERÊNCIAS

- R. AXELROD, An Evolutionary Approach to Norms (Uma abordagem evolutiva das normas), *The American Political Science Review*, 1986, 80
- C. BARROILHET, *Derecho del Seguro Marítimo*, Santiago do Chile, 2020.
- H. BENNETT, *The Law of Marine Insurance*, Oxford, 2005.
- D. CHAMI, *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires, 2022
- R. COLINVAUX, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Londres, 1981.
- A. DE COURCY, *Questions de Droit Maritime*, Paris, 1888.
- R. DWORKIN, *The Model of Rules (O modelo de regras)*, *University of Chicago Law Review*, 1967, 35
- B. EMERIGON, *Traité des Assurances et des Contrats a la Grosse*, Marselha, 1783.
- J. GUASP, *Derecho*, Madri, 1971.
- K. LARENZ. *Metodología de la Ciencia del Derecho*, Madri, 1980.



- M. LOSANO, Sistema e struttura nel diritto, Milão, 2002.
- P. MARTÍNEZ, El Principio de Inexcusabilidad y el Derecho de Acción desde la Perspectiva del Estado Constitucional in Revista Chilena de Derecho, 2012.
- L. MENGONI, Ermeneutica e dogmatica giuridica. Saggi. Milão, 1996
- E. PARESCE. Encyclopaedia del Diritto, Milano, 1964.
- R. PEZOA, La máxima buena fe en el contrato de seguro marítimo, Santiago do Chile, 2020.
- R. PEZOA, La Acción de Subrogación en el Contrato de Seguro Marítimo, desde la Jurisprudencia y el Derecho Comparado in Novos Estudos Jurídicos, 2020.
- V. RÍOS, R. PEZOA, Breviario Práctico de Seguros Marítimos y Gestión de Reclamaciones, Santiago de Chile, 2023.
- J. SANTA MARÍA, F. ELORRIAGA DE BONIS, Los Contratos- Parte General, Santiago de Chile, 2017.
- F. SAVIGNY, System des heutigen römischen Rechts, Berlin, 1841.
- R. ZIPPELIUS, Juristische Methodenlehre, München, 1993.

