



CONDIÇÕES GERAIS
MARITIMO
CASCOS

C.G.DP.34_R0

RISCOS QUE A SEGURADORA GARANTE E LIMITES DO SEGURO

Artigo 1º - A Seguradora garante pelo presente contrato todas as perdas e danos que o navio seguro sofra por borrasca, naufrágio, varação, abalroação, mudança forçada de rota ou de viagem, por alijamento, incêndio, explosão, inundação e em geral por todas as demais fortunas do mar nas condições da presente apólice.

Artº 2º - A Seguradora só responde pelos riscos de guerra civil ou com nações estrangeiras havendo convenção expressa nesse sentido. Neste caso, responde pelas perdas e danos causados por hostilidade, represália, embargo, detenção de príncipe, presa e violência de qualquer espécie, feita por qualquer governo amigo ou inimigo, de direito ou de facto, reconhecido ou não reconhecido, e, em geral por todos os factos e acidentes resultantes do estado de guerra.

Artº 3º - Os riscos provenientes de reclamações de terceiros, que não sejam os exceptuados nos §§ 6º e 7º do artº 4º, exercidos contra o navio seguro por motivo de abalroação, choque contra molhes, cais estacadas, e, em geral por danos causados a quaisquer objectos materiais, são cobertos na razão de dois terços dos prejuízos calculados até ao limite de dois terços da importância do seguro.

O segurado deverá cobrir um terço dos prejuízos, não lhe sendo permitido segurar esta quota, e no caso de infracção desta cláusula sofrerá uma redução de duas terças partes.

O capitão, com o assentimento dos agentes da seguradora fica autorizado a deliberar e a transigir a bem dos interesses comuns, relativamente a quaisquer reclamações exercidas contra ele por efeito de abalroação.

Artº 4º - A seguradora não responde:

1º Pelo dolo ou fraude do capitão, ou por quaisquer factos resultantes de violação, de bloqueio, de contrabando ou de comércio proibido ou clandestino.

Exceptua-se o caso de o capitão ter sido mudado sem o assentimento do armador ou seu representante, sendo substituído por outro que não seja o seu imediato.

2º pela rebeldia do capitão ou da equipagem;

3º pelos estragos produzidos por vermes;

4º pelas despesas de invernagem, quarentena e dias de estadia;

5º pelas consequências que ao navio advenham de factos praticados em terra pelo capitão ou equipagem;

6º pelas reclamações feitas por qualquer pessoa por

danos sofridos quer pelos afretadores, carregadores ou reclamadores de mercadorias, quer pelos passageiros ou pela equipagem do navio devido a culpa do capitão, da equipagem ou do piloto;

7º pelas reclamações resultantes de mortes ou ferimentos.

Artº 5º - Não se responsabiliza igualmente pelos prejuízos sofridos:

1º Se o sinistro resultar do vício do próprio objecto seguro conhecido do segurado e que ele não denunciou à seguradora;

2º Se o sinistro foi causado por facto criminoso do segurado ou de pessoa por quem ele seja civilmente responsável, ou do dono, patrão, arrais, mestre, comandante, companha ou equipagem da embarcação segura;

3º Se o sinistro tiver origem em falta punível por inobservância dos regulamentos gerais da navegação e especifica dos portos, capitánias ou de quaisquer outras disposições legais;

4º Se os prejuízos forem resultantes de incêndio em terra, de tromba de água e de fenómenos sísmicos;

5º Se o sinistro se der tendo-se o Segurado eximido às reparações oportunamente indicadas pelo fiscal da Seguradora;

6º Se o sinistro se der em viagem ou mudando de local em rio ou porto com contravenção dos regulamentos locais;

7º Se o sinistro for resultado de um excesso de carga;

8º Se depois de efectuado o seguro forem alteradas as condições estabelecidas e o objecto seguro correr o maior risco de que corria ao tempo em que o seguro foi feito.

Artº 6º - Fica expressamente estabelecido que a Seguradora será inteiramente estranha:

1º Aos contratos de risco celebrados num porto de expedição ou de destino;

2º Ao arresto e venda do navio num porto de expedição ou destino, por diligências dos dadores a risco ou de qualquer outro credor;

3º Aos prejuízos que resultem de qualquer resolução tomada pelo proprietário relativamente a credores, em consequência da responsabilidade civil em que incorre nos termos do artigo 492º do Código Comercial.

Artº 7º - O porto de expedição considera-se como porto de



arribada, se o navio depois de o ter deixado, a ele voltar para reparações de avarias sofridas depois da sua saída.

Artº 8º - Nos riscos de pesca, a Seguradora não se responsabiliza pelas perdas a avarias sobre as embarcações miúdas, utensílios de pesca, âncoras, correntes, cabos e dependências, durante a pesca e ancoradouros.

Artº 9º - No valor seguro ficam compreendidos, além do casco os aprestos, aparelhos, sobressalentes, botes, lanchas, escalares, a máquina, caldeiras e acessórios de ambas se for movido por qualquer sistema mecânico, bem como todos os demais objectos necessários ao uso, navegação e segurança do navio. Os mantimentos só farão parte do objecto seguro, quando pelo contrato com a tripulação se mostre que o sustento desta é de conta e à custa do armador.

Nos riscos de pesca, porém, o valor do aparelho de pesca, e, nos navios a vapor, o valor das máquinas poderá destacar-se do valor do navio e fazer objecto de seguros especiais.

Artº 10º - Os riscos de seguro por viagem correm desde o momento em que o navio começa a embarcar mercadorias, ou, não havendo embarque de mercadorias desde o momento em que o navio desamarrou ou levantou ferro e cessam depois do navio amarrar ou fundear no lugar do destino.

Artº 11º - A quarentena considera-se como fazendo parte da viagem que o navio segue; se, porém, o navio seguro por viagem for fazer quarentena noutra porto que não seja o do destino, a seguradora tem direito a um aumento de prémio de três quartos por cento por mês desde o dia da partida para a quarentena até ao da volta.

Este aumento de prémio tem lugar igualmente quando o navio, encontrando o porto a que se destina, bloqueado, se demore de frente dele ou siga para outro. Neste caso a Seguradora continua a cobrir o risco de qualquer demora ou mudanças de destino, quando o aumento de dias de viagem assim ocasionado não seja superior a seis meses a contar da chegada à vista do porto bloqueado mas não responde por qualquer despesa ou aumento de despesa a que hajam dado origem as demoras ou mudanças de viagem que o navio tenha feito.

O Segurado, porém, pode sempre fazer cessar os riscos antes de expirar o prazo de dois meses.

Artº 12º - No caso de seguro a prémio ligado (ida-e-volta) é concedida ao navio a tolerância de quatro meses sem o aumento de prémio, contados a partir do momento em que o navio chega ao primeiro porto onde tenha de começar as suas operações. Por cada mês que o navio se demorar a mais, sofrerá um aumento de prémio de dois terços por cento.

OBRIGAÇÕES DO SEGURADO

Artº 13º - Além de outras indicações que sejam necessárias para

satisfazer as prescrições legais ou cujo conhecimento possa interessar à Seguradora, o segurado é obrigado a declarar:

- 1º Se o seguro é de conta própria ou alheia;
- 2º Se o navio seguro é destinado à navegação de cabotagem ou de longo curso, ou dentro de portos ou rios. Sendo destinado à pesca, se esta é marítima ou fluvial. Quando destinado a transporte de mercadorias, não poderá transportar substâncias inflamáveis e explosivas no porão, excepto quando este tenha os condicionamentos necessários ao transporte de tais substâncias.

Quando estas sejam carregadas no convés não poderão ser transportadas numa percentagem superior a 10% da capacidade livre do mesmo.

- 3º O nome, tonelagem ou lotação do navio, nacionalidade, sinal distintivo, espécie, classificação;
- 4º A marca ou sinal das redes e de outros apetrechos de pesca;
- 5º A espécie, classificação e dimensões das redes;
- 7º Se a quantia segura representa o total dos objectos seguros, ou quando assim não seja, se o restante fica sob a responsabilidade própria do segurado, ou de outras Seguradoras.

Artº 14º - Não é permitido aos navios, sob pena de nulidade do presente contrato levarem carga no convés, salvo com autorização escrita da Seguradora. Ainda que esta autorização seja concedida, todas as perdas e danos que deste facto sejam resultantes, quer sobre o navio, quer no frete, não são da responsabilidade de Seguradora.

Artº 15º - É proibido aos navios que tenham a receber carga meter a bordo lastro de areia sem pedir consentimento por escrito à Seguradora.

Se o fizerem, incorrem, além da pena da anulação do presente contrato, na responsabilidade imediata por todos os prejuízos que possam suceder ao carregamento que se achar seguro nesta Seguradora.

Artº 16º - É proibido ao segurado fazer seguro sobre boa chegada do navio, e bem assim fazer seguro sobre o frete excedendo 6% do frete a justificar.

Todo o seguro feito pelos proprietários de navios por ordem sua ou por conta, contra a proibição expressa deste artigo, reduz, em caso de abandono, tanto a responsabilidade da Seguradora quanto for o valor do seguro ou seguros assim realizados.

PAGAMENTO DO PRÉMIO

Artº 17º - O prémio do presente seguro será pago adiantadamente, na Sede da Seguradora, sua Delegação ou Agência, no



acto de ser entregue a apólice, não respondendo nunca a Seguradora por qualquer sinistro que ocorra antes do pagamento, quando este tenha sido demorado por culpa do segurado.

Juntamente com o prémio o segurado pagará o adicional estabelecido sob a designação de "Encargos", a sobretaxa de 1,5% e os respectivos impostos de selo e demais alcavalas, estabelecidas ou a estabelecer.

Artº 18º - Sendo o prémio fraccionado, no caso de falência, ou de suspensão notórios de pagamento do segurado, ou quando este tenha deixado de pagar algum prémio vencido, a Seguradora pode exigir caução, que deverá ser prestada depois de intimação feita ao segurado, no seu domicílio, para pagar ou dar caução no prazo de 24 horas; e, quando esta se não preste, pode anular todo o seguro em curso por uma simples notificação, declarando renunciar à parte do prémio proporcional a duração dos riscos que ficam por correr permanecendo credora apenas do restante, acrescida das despesas a que a anulação der lugar.

OBRIGAÇÕES A CUMPRIR EM CASO DE SINISTRO

Artº 19º - Quando se der algum sinistro, o segurado ou quem legalmente o represente, deverá comunicá - lo imediatamente ou logo que dele tenha conhecimento, pela via mais rápida, à Sede da Seguradora, sua Delegação ou Agência, respondendo sempre por perdas e danos quando não cumpram as prescrições do presente artigo.

Artº 20º - No mais curto prazo de tempo possível deverá o segurado entregar a reclamação dos prejuízos sofridos declarando a causa do sinistro, local e hora quando isso seja possível, bem como a lista dos salvados e todos os elementos de prova que tenham a fornecer para a justificação dos prejuízos.

Provando-se a má fé na reclamação ou que nela foram incluídos objectos destruídos e que já não existiam na ocasião do sinistro, ou se o reclamante esconder ou subtrair salvados, empregando justificações falsas, perde o direito a qualquer indemnização.

Artº 21º - O segurado é obrigado, em caso de sinistro, a tomar ou a requerer todas as medidas possíveis de salvação ou conservação, empregando neste sentido toda a diligência de que for capaz; e todas as despesas que assim faça correrão por conta da Seguradora, depois de devidamente apreciadas e aprovadas.

A Seguradora pode também tomar por si ou requerer estas medidas, especialmente fazer rebocar o navio seguro, sem que por tanto possa ser arguida de ter feito acto de propriedade.

O segurado é responsável pela negligência em tomar por si ou requerer as providências referidas, ou em dar ao seu capitão as instruções necessárias, assim como pelos obstáculos que tenha oposto à acção da Seguradora.

LIQUIDAÇÃO DO SINISTRO

Artº 22º - Os prejuízos sofridos, salvo estipulação especial, serão indemnizados até ao limite da quantia segura.

Artº 23º - Quando se reconheça pelas avaliações, ou conste da respectiva apólice, que o valor do seguro é inferior ao do objecto seguro, a indemnização a pagar será proporcional ao valor que o seguro representa em relação ao valor real do objecto seguro.

Artº 24º - O abandono do navio só pode fazer-se:

1º No caso de desaparecimento ou destruição total do navio;

2º No caso de inavegabilidade proveniente de fortunas do mar;

3º Por falta de notícias.

Artº 25º - Considerar-se-á inavegável o navio, nos termos do artigo 165º do Código do Processo Comercial, quando não puder ser reparado ou quando as despesas para a sua reparação excederem o seu valor, devendo a inavegabilidade ser decretada pelo Juiz competente.

No conjunto das despesas nunca deverão compreender-se as que forem directamente originadas pela demora que o navio sofrer com reparações.

Se o navio depois de reparado , chegar ao seu destino, não poderá ter lugar o abandono , ainda que o custo das reparações tenha excedido o valor do navio e a inavegabilidade tenha sido decretada. Neste caso é só permitida ao segurado a acção da avaria, ficando sujeito às retenções e franquias estabelecidas nos artigos 32º e seguintes.

A mesma acção é concedida ao segurado "livre de avarias".

Artº 26º - Para os efeitos da verificação a que se refere o artigo 166º do Código do Processo Comercial, só se haverá como estabelecida a impossibilidade da reparação, quando se reconheça que o navio não

podia, nem mesmo depois de alijamento ou com auxílio de rebocador, levantar ferro com segurança em demanda de outro porto onde encontrasse os recursos necessários, e , além disso, que os armadores não poderiam fazer chegar ao lugar da arribada as peças indispensáveis para as substituições necessárias.

Não será nunca causa de impossibilidade de reparação , falta de fundos necessários para o custeio desta, ou para o pagamento de quaisquer despesas a que a reparação dê origem.

Artº 27º - O abandono a que se refere o nº 3 do artigo 24º só pode ter lugar se, a contar do dia da partida do navio ou do dia a que se referem os últimos avisos, dele não há noticia, a saber, depois de seis meses da sua saída para viagem na



Europa e depois de um ano para viagens mais dilatadas.

Sendo o seguro feito por tempo determinado ou a prazo, ou havendo muitos seguros sucessivos, seguir-se-ão as disposições dos parágrafos 1º a 3º do artigo 617º do Código Comercial.

O segurado terá sempre que justificar a não chegada do navio.

Artº 28º - No caso de abandono do navio, o frete salvo não pertence ao segurado.

Não fazem parte do abandono do navio os subsídios do Estado que porventura sejam devidos aos proprietários, empresas ou armadores que exploram o navio.

Os salários que os proprietários, empresas ou armadores devam à equipagem, assim como as repartições, víveres suplementares e outras despesas da equipagem, considerar-se-ão a cargo do frete ou do subsídio, não sendo, por consequência, suportados pela seguradora na liquidação do sinistro. Se, porém os ditos salários e mais despesas tiverem sido pagos pelos produtos do navio ou dos seus destroços, poderá a seguradora exigir do segurado a restituição do seu valor.

Todas estas despesas serão igualmente suportadas pelo segurado, quando não haja frete salvo nem frete pago adiantadamente, nem subsídio do Estado.

Artº 29 – Quando o navio sofra avarias porque responda a seguradora e se encontre num porto onde as reparações não poderiam fazer-se convenientemente ou ficariam demasiado dispendiosa, o capitão deverá limitar-se às reparações indispensáveis, e ir, em caso de necessidade com a ajuda de um rebocador completá-las a outro porto onde as reparações se possam efectuar devidamente e com economia.

O tempo gasto nestes trajectos, sem ligações com as operações comerciais do navio, isto é, de ida-e- volta entre o porto de arriba e o de reparações, não se conta nos seguros por tempo determinado ou a prazo.

Os víveres e salários de equipagem e as despesas de reboque ficam a cargo da seguradora.

Artº 30º - O capitão não deverá igualmente fazer surrar ou querenar o seu navio no porto de arribada, se for reconhecido pelos peritos que essa despesa pode ser adiada para ocasião mais oportuna.

Artº 31º - Durante o tempo que o navio se demorar no porto de arribada, esperando as peças de substituição necessária para poder continuar a viagem, que lhe devem ser enviadas de outro lugar, a seguradora responde igualmente pelos víveres e salários da equipagem e suporta gratuitamente os riscos.

O capitão do navio, nos termos do artigo 663º do Código Comercial responderá pelos prejuízos resultantes de toda a demora injustificada no porto de arribada.

Artº 32º - Em relação aos navios de vela as avarias são pagas mediante retenção de uma franquia de: 2% da quantia segura nas avarias simples ou particulares.
1% da quantia segura nas avarias grossas ou comuns.
Fixa-se igualmente a franquia de:
1% da quantia segura, para as indemnizações por reclamações de terceiros.

Quando concorram indemnizações de origens diferentes a franquia nunca poderá ser superior a 3%.

Quanto aos navios a vapor, só há retenção de franquias nas avarias simples ou particulares; a franquia será então de 2% da quantia segura.

Artº 33º - Quando o navio encalhe e seja posto novamente a nado, todas as despesas que se fizeram para o seu desencalhe serão reembolsadas independentemente de retenção de franquias pro-rata das quantias seguras, mesmo nos riscos designados " livres de avaria". Quando, porém, tenham sido sacrificados objectos do navio, a sua substituição sofrerá as reduções estabelecidas no artigo seguinte desta apólice.

Artº 34º - No regulamento de avarias só serão admitidas as substituições e reparações que os peritos declarem necessárias não tendo o segurado direito a qualquer outra indemnização, seja por que motivo for.

Durante o primeiro ano de construção não se faz redução alguma sobre as despesas por diferença de objecto usado para novo.

Durante o segundo ano faz-se a redução de um quinto, e se o navio tem mais de dois anos, faz-se uma redução de um terço sobre as despesas que não sejam as especialmente relativas à quilha e ao forro. Todavia, sobre as âncoras e correntes a redução nunca será superior a quinze por cento.

Sendo o navio construído em ferro, não há redução durante os dois primeiros anos. Durante o terceiro e quarto ano, porém, a redução é de 10% elevando-se a 15% além do quarto ano.

Quanto às despesas especiais da quilha e do forro para os navios construídos de madeira, a redução é de um quarenta e oito avos por mês desde que a última quilha foi feita ou que o último forro foi aplicado.

Primeiro e segundo ano de construção correm do dia da primeira saída do navio até ao da entrada no porto onde efectuou as suas operações.

Os prazos para a redução dos quarenta e oito avos sobre as despesas especiais da quilha e do forro correm igualmente desde o dia da primeira saída do navio, depois do acabamento da quilha ou da aplicação do forro novo, até ao da sua entrada no porto onde renovar o forro ou a quilha, não se contando o último mês, se dele não tiverem decorridos mais de 15 dias.



Estas mesmas reduções se aplicam no regulamento das indemnizações por avarias grossas ou comuns.

Artº 35º - Sempre que haja redução a fazer, só dela se excluem as despesas de pilotagem, do porto, de vistorias, despesas judiciais ou consulares e de substituição de víveres perdidos, e bem assim as despesas de reparações provisórias na hipótese acima referida de o navio ir completar as reparações noutra porto.

A redução far-se-á sobre todas as demais despesas, mesmo sobre as de aluguer de aparelhos, pontões, grades, estaleiros ou caldeiras, totalizadas como se a reparação tivesse sido adjudicada de empreitada, deduzido, porém, o produto líquido dos forros usados e outros destroços.

Artº 36º - Quando por determinação dos peritos as cavernas, chapas e outras peças avariadas de navio forem simplesmente reparadas e não substituídas, estas reparações não sofrerão redução alguma por diferença de usado para novo.

Artº 37 - Os prémios dos contratos de risco celebrados num porto de arribada, comissões, adiantamentos de fundos, juros e quaisquer despesas idênticas, poderão ser discutidas pela Seguradora, que, só por elas responderá proporcionalmente à indemnização líquida a seu cargo, estabelecida conforme as bases que ficam indicadas nos artigos antecedentes.

Se o contrato de risco tiver sido celebrado por um prazo mais longo do que o da viagem em curso, o prémio será reduzido proporcionalmente à duração da dita viagem em curso, sobre bases que deverão ser apresentadas por pessoas de confiança de ambos os interessados.

Artº 38º - No regulamento de avarias particulares os víveres e salários da equipagem durante as reparações não ficam a cargo da Seguradora do navio, salvo o que fica estabelecido no artigo 21º.

Os ditos víveres e salários da equipagem consideram-se sempre cargo do frete.

Artº 39º - Em caso de perda do navio, sendo capitão seu proprietário ou co-proprietário, a liquidação fica suspensa relativamente a ele, até se apurar a sua responsabilidade no sinistro e verificando-se que foi devida a culpa sua, a Seguradora fica validamente desobrigada para com ele, pagando apenas 50% da indemnização.

Artº 40º - Todas as perdas e avarias porque responda a Seguradora, são pagas após 30 dias da entrega dos competentes documentos ao portador deles, sem que seja necessário procuração.

Artº 41º - Quando haja alguma perda ou avaria a pagar e o segurado tenha falido ou suspenso os seus pagamentos, todos os prémios por ele devidos, vencidos ou não vencidos, entram em compensação e os valores abanados pela

Seguradora contam como dinheiro. Não havendo falência nem suspensão de pagamentos, a Seguradora só pode compensar o prémio não vencido da apólice a que respeita a reclamação, bem como quaisquer prémios já vencidos que ainda sejam devidos.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artº 42º - A Seguradora reserva-se sempre o direito de reparar ou substituir todos ou parte dos objectos seguros que sofram dano e até o de pôr novamente em condições de navegabilidade qualquer embarcação que haja naufragado, no caso de isso lhe ser possível, devendo no entanto, quando queira fazer uso desse direito, entregar ao segurado, no prazo de 90 dias, a embarcação, ou, no prazo de 40, os objectos reparados ou substituídos em condições de solidez e de perfeição iguais às que tinham anteriormente ao sinistro.

Estes prazos são contados a partir do dia em que se fixar a indemnização a pagar.

Artº 43º - O prémio estipulado na apólice é independente dos aumentos que possam ser devidos por navegação especialmente perigosa ou durante a estação do inverno.

Estes aumentos serão oportunamente convencionados pelas partes, não sendo devidos no caso de arribada forçada.

Quando o prémio for fraccionado, todo o período começado contar-se-á como completo.

Artº 44º - Nos seguros a prazo ou a prémio ligado (ida-e-volta) cada viagem é objecto de um regulamento distinto e separado.

Cada regulamento é estabelecido como se houvesse tantas apólices distintas como viagens. A quantia segura é, para cada viagem, o limite da responsabilidade.

Artº 45º - Considera-se como viagem distinta, para os efeitos do artigo anterior desta apólice, a viagem que faz um navio em lastro para ir receber carga.

Se um navio toma carga para um ou mais portos, haverá uma só viagem desde o começo do carregamento até ao fim do desembarque; e assim será, mesmo quando o navio embarcar para uma viagem ulterior, não se considerando então está começada senão no momento em que terminar o desembarque das outras mercadorias.

Artº 46º - Toda a ocultação ou falsa declaração por parte do segurado, assim como toda a reticência de factos ou circunstâncias do mesmo conhecidas e que possam influir sobre a existência ou condições do seguro, tornam o seguro nulo ficando a Seguradora com direito ao prémio por inteiro.

Artº 47º - A Seguradora reserva-se o direito de mandar inspeccionar e avaliar em qualquer ocasião os objectos



segurados pela presente apólice, anulando o contrato quando julgar haver motivo para isso, sendo neste caso o Segurado reembolsado do prémio correspondente ao tempo que ainda faltar para o vencimento do seguro.

Quando a Seguradora anular o contrato comunicá-lo-á em carta registada ao Segurado indicando-lhe a data da anulação.

Artº 48º - No caso de venda do navio:

1º Se a venda for em hasta pública o seguro fica sem efeito;

2º Se a venda for feita particularmente:

- a) O seguro continua em vigor, se a venda for de menos de metade da importância segura;
- b) Sendo a venda de metade ou mais do valor mencionado no título de venda, o seguro do valor vendido só subsistirá se o terceiro adquirente assim o requerer e a Seguradora nisso consentir.

Artº 49º - Se a presente apólice deixar de produzir os seus efeitos antes da época em que devia expirar o seguro, seja por que motivo for, o segurado ou os seus herdeiros são obrigados a pagar os prémios em dívida.

Artº 50º - Para todas as acções que se suscitarem na execução do presente contrato será competente o juízo da Sede da Seguradora.

Artº 51º - Todos os casos não previstos nas condições desta apólice serão regulados pelas disposições da legislação portuguesa que ao tempo vigore. As dúvidas que se suscitarem na interpretação da legislação portuguesa em matéria de avaria grossa, e que não puderem resolver-se pelas disposições desta apólice, serão resolvidas definitivamente pelas regras de York-Anvers 1950, ou pelas que as substituïrem.

Lido, compreendido e aceite.

O Tomador do Seguro

