



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.524, DE 2021

(Da Sra. Talíria Petrone)

Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por trens ou por sua carga e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-2779/2019.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº DE 2021

(Da Sra. Talíria Petrone)

Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por trens ou por sua carga e dá outras providências.

Apresentação: 23/04/2021 17:50 - Mesa

PL n.1524/2021

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Altera as alíneas l e m do art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que passam a vigorar com a seguinte redação::

Art. 20 (...)

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

m) responsabilidade civil dos transportadores terrestres, ferroviários, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada;”

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

§ 1º Para os efeitos deste artigo, consideram-se trens o conjunto de veículos, locomotivas e vagões, que formam uma composição ferroviária, equiparando-se as locomotivas e veículos isolados que trafegam nas linhas férreas, destinados ao transporte de cargas ou passageiros.

Art. 3º O seguro referido no artigo anterior tem por finalidade dar cobertura a pessoas transportadas ou não, inclusive aos passageiros e/ou condutores dos trens, e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, esteja ou não a locomotiva operando.

CAPITULO I- DO SEGURO DE DANOS PESSOAIS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Talíria Petrone
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219571775700>



Art. 4º Os danos pessoais cobertos pelo seguro referido no art. 2º desta lei compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, nos valores estabelecidos nesta Lei.

I - R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) - no caso de morte;

II - até R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) - no caso de invalidez permanente; e

III - até R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas.

§ 1º No caso da cobertura de que trata o inciso II do caput deste artigo, deverão ser enquadradas no Anexo I a esta Lei as lesões diretamente decorrentes de acidente e que não sejam suscetíveis de amenização proporcionada por qualquer medida terapêutica, classificando-se a invalidez permanente como total ou parcial, subdividindo-se a invalidez permanente parcial em completa e incompleta, conforme a extensão das perdas anatômicas ou funcionais, observado o disposto abaixo:

I - quando se tratar de invalidez permanente parcial completa, a perda anatômica ou funcional será diretamente enquadrada em um dos segmentos orgânicos ou corporais previstos na tabela do Anexo I, correspondendo a indenização ao valor resultante da aplicação do percentual ali estabelecido ao valor máximo da cobertura; e

II - quando se tratar de invalidez permanente parcial incompleta, será efetuado o enquadramento da perda anatômica ou funcional na forma prevista no inciso I deste parágrafo, procedendo-se, em seguida, à redução proporcional da indenização que corresponderá a 75% (setenta e cinco por cento) para as perdas de repercussão intensa, 50% (cinquenta por cento) para as de média repercussão, 25% (vinte e cinco por cento) para as de leve repercussão, adotando-se ainda o percentual de 10% (dez por cento), nos casos de sequelas residuais.

§ 2º Assegura-se à vítima o reembolso, no valor de até R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), previsto no inciso III do caput deste artigo, de despesas médico-hospitalares, desde que devidamente comprovadas, efetuadas pela rede credenciada junto ao Sistema Único de Saúde, quando em caráter privado, vedada a cessão de direitos.



§ 3º As despesas de que trata o § 2º deste artigo em nenhuma hipótese poderão ser reembolsadas quando o atendimento for realizado pelo SUS, sob pena de descredenciamento do estabelecimento de saúde do SUS, sem prejuízo das demais penalidades previstas em lei.

§ 4º A correção monetária dos valores referentes às indenizações e reembolsos tratados neste artigo será realizada anualmente mediante a aplicação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) ou outro que venha substituí-lo em caso de sua extinção.

Art. 5º A indenização relativa ao seguro referido no art. 2º desta lei, no caso de morte, será paga, na constância do casamento, ao cônjuge sobrevivente; na sua falta, aos herdeiros legais.

Parágrafo único. Para os fins deste artigo, a companheira será equiparada à esposa, nos casos admitidos pela legislação previdenciária.

Art. 6º As indenizações por invalidez permanente e por despesas de assistência médica e suplementares, relativas ao seguro referido no art. 2º. desta lei, serão pagas diretamente à vítima.

Art. 7º O direito à indenização relativa ao seguro referido no art. 2º desta lei decorre da simples prova do acidente e do dano, independentemente da existência de culpa.

§ 1º A indenização referida neste artigo será paga no prazo de quinze dias, a contar da data da entrega dos documentos, à sociedade seguradora, contrarrecibo que o especificará.

§ 2º A indenização referida neste artigo será paga com base no valor vigente na época da ocorrência do sinistro, por intermédio de depósito ou Transferência Eletrônica de Dados - TED para a conta corrente ou conta de poupança do beneficiário, observada a legislação do Sistema de Pagamentos Brasileiro, no prazo de 30 (trinta) dias da entrega dos seguintes documentos:

- a) Certidão de óbito, registro da ocorrência no órgão policial competente e a prova de qualidade de beneficiário -no caso de morte;
- b) Prova das despesas efetuadas pela vítima com o seu atendimento por hospital, ambulatório ou médico assistente e registro da ocorrência no órgão policial competente - no caso de danos pessoais.



§ 3º Os documentos referidos no § 1º serão entregues à Sociedade Seguradora, mediante recibo, que os especificará.

§ 4º Não se concluindo na certidão de óbito o nexo de causa e efeito entre a morte e o acidente, será acrescentada a certidão de auto de necropsia, fornecida diretamente pelo instituto médico legal, independentemente de requisição ou autorização da autoridade policial ou da jurisdição do acidente.

§ 5º Havendo dúvida quanto ao nexo de causa e efeito entre o acidente e as lesões, em caso de despesas médicas suplementares e invalidez permanente, poderá ser acrescentado ao boletim de atendimento hospitalar relatório de internamento ou tratamento, se houver, fornecido pela rede hospitalar e previdenciária, mediante pedido verbal ou escrito, pelos interessados, em formulário próprio da entidade fornecedora.

§ 6º A responsabilidade do transportador, por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte, está sujeita aos limites do seguro obrigatório, a não ser que o dano tenha resultado de culpa ou dolo do transportador ou de seus prepostos.

§ 7º Os valores correspondentes às indenizações, na hipótese de não cumprimento do prazo para o pagamento da respectiva obrigação pecuniária, sujeitam-se à correção monetária segundo índice oficial regularmente estabelecido e juros moratórios com base em critérios fixados na regulamentação específica de seguro privado.

Art. 8º A indenização será paga pelo segurador da concessionária de serviço público de transporte ferroviário em que a pessoa vitimada era transportada ou sofrera o acidente.

§ 1º É devida indenização no caso do acidente referido neste artigo ter como vítimas, pessoas não transportadas, desde que se encontrem em local sob responsabilidade da concessionária de serviço público de transporte ferroviário.

§ 2º A Concessionária é responsável pela divulgação e encaminhamento das vítimas do eventual sinistro todas as informações relativas ao direito ao prêmio devido.

Art. 9º. As indenizações previstas nesta Lei não excluem outros direitos e vantagens previstos em legislação específica e eventual ação judicial decorrente de dolo ou culpa.

CAPÍTULO IV- DISPOSIÇÕES FINAIS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Talíria Petrone
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219571775700>



Art. 10º. A sociedade seguradora que infringir as disposições desta lei terá suspensão a autorização para operar no seguro referido no seu art. 2º, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades previstas.

Art. 11. O Conselho Nacional de Seguros - CNSP expedirá normas disciplinadoras do seguro de que trata o art. 2º, no prazo de trinta dias, a contar da vigência desta lei.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

No Estado do Rio de Janeiro, dia 24 de abril de 2017, Joana Bonifácio, de 19 anos, tentava embarcar em uma composição de trem na estação Coelho da Rocha, região metropolitana do Rio de Janeiro, com destino a UEZO (Centro Universitário Estadual da Zona Oeste), quando teve o pé preso à porta, foi arrastada por mais de 20 metros após a partida do trem, caiu no vão com a plataforma, foi atropelada e ficou com o corpo exposto por mais de 8 horas na linha férrea. Desde então, sua família busca justiça e vem incidindo para mudanças estruturais através da luta cotidiana de enfrentamento ao racismo na desigual oferta e qualidade de serviços que é executada nos lugares onde a população é majoritariamente negra.

O caso de Joana Bonifácio, que se deslocava diariamente por mais de 6 horas para acessar oportunidade de Ensino Superior de qualidade, quando foi morta atropelada pelo trem, fora escolhido para representar o espírito deste Projeto. Desde 2017 foram realizadas audiências públicas na ALERJ sobre o tema, além das recomendações exaradas no bojo da Comissão Parlamentar de Inquérito da ALERJ sobre Transportes destacando a grande relevância da perda de Joana e de tantas outras vidas, majoritariamente negras, perdidas em ocorrências violentas como este.

Além disso, o projeto se insere no necessário debate acerca da mobilidade urbana. A malha ferroviária brasileira ocupa mais de 28.276 km, no qual está hoje em regime de concessão. O uso dos trens como meio de transporte diário é uma realidade de milhões de brasileiros, além da grande importância do transporte de cargas para a economia nacional que também se faz por via férrea.

Sobre mobilidade de pessoas, Rafaela Albergaria coautora do Livro "Não foi em Vão" aponta que: "A mobilidade é, portanto, matéria



primordial nas relações sociais, as quais delineiam meios e possibilidades de organização da vida nas cidades, sendo importante indicador para mapeamento do desenvolvimento das populações mundiais, objeto privilegiado para desvelar as estruturas desiguais e de violências institucionais nas cidades e nos países. (Albergaria, 2020, Pág. 18).”

Em razão disso, se faz necessário refletir e disciplinar dispositivos legais acerca da indenização de danos pessoais a pessoas vitimadas nessa modalidade de transporte. Relembramos que a Agência Nacional de Transportes tem como função a fiscalização e acompanhamento das concessões dos entes privados que detêm a responsabilidade pelos trechos adquiridos. Em suas resoluções, em especial a Resolução nº 5.902/2020, observamos as definições de acidentes ferroviários e os requisitos para que a concessionária cumpra nestes casos.

Apesar disso, observamos, por exemplo, no Estado do Rio de Janeiro um fenômeno de subnotificação dos acidentes ferroviários. Na pesquisa veiculada pela Casa Fluminense nomeado “Mapa das Desigualdades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro-2020” traz dados sobre mobilidade urbana e acidentes ferroviários. Especificamente sobre estes, observa-se que, no ano de 2018, a partir de dados preliminares do DATASUS, 42,5% das mortes causadas por atropelamentos ferroviários no Brasil em 2018 ocorreram na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (91 casos). Dentre estas vítimas, 82,4% eram negros. Isso indica a particularidade dos acidentes ferroviários, consequência de um racismo estrutural que coloca vidas negras como dispensáveis. O direito a transporte passou a figurar a partir de 2013 como direito constitucional, uma vez que as estruturas de transporte disponíveis nas cidades determinam as possibilidades dos cidadãos viverem, sobrevivem e se reproduzem materialmente. A sistemática de mortes levantada a partir da pesquisa realizada após a morte de Joana e publicada no livro “Não Foi em Vão” demonstra que no ano de 2018 cerca de duas pessoas formam mortas por semana só por atropelamento ferroviário e expõe a necessidade urgente de se adotar respostas efetivas no sentido de mitigar essa realidade. A reafirmação da importância das vidas negras se faz necessária com a garantia e efetivação de direitos dessa população, além, da necessária reparação quando devida.



Por fim, em memória e justiça pela morte de Joana Bonifácio, apresentamos o presente projeto de lei, que esperamos ser aprovado pelos meus pares, de modo a estabelecer justa indenização às vítimas de acidentes ferroviários e trazer o debate para esta casa.

Sala de Sessões, 23 de abril de 2021.

TALÍRIA PETRONE

PSOL/RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Talíria Petrone
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219571775700>



ANEXO I

Danos Corporais Totais	Percentual
Repercussão na Íntegra do Patrimônio Físico	da Perda
Perda anatômica e/ou funcional completa de ambos os membros superiores ou inferiores	100
Perda anatômica e/ou funcional completa de ambas as mãos ou de ambos os pés	
Perda anatômica e/ou funcional completa de um membro superior e de um membro inferior	
Perda completa da visão em ambos os olhos (cegueira bilateral) ou cegueira legal bilateral	
Lesões neurológicas que cursem com: (a) dano cognitivo-comportamental	
alienante; (b) impedimento do senso de orientação espacial e/ou do livre	
deslocamento corporal; (c) perda completa do controle esfinteriano; (d)	
comprometimento de função vital ou autonômica	
Lesões de órgãos e estruturas crânio-faciais, cervicais, torácicos, abdominais, pélvicos ou retro-peritoneais cursando com prejuízos funcionais não compensáveis de ordem autonômica, respiratória, cardiovascular, digestiva, excretora ou de qualquer outra espécie, desde que haja comprometimento de função vital	70
Danos Corporais Segmentares (Parciais)	
Repercussões em Partes de Membros Superiores e Inferiores	Percentuais das Perdas
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos membros superiores e/ou de uma das mãos	70



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Talíria Petrone
 Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219571775700>



Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos membros inferiores	
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos pés	50
Perda completa da mobilidade de um dos ombros, cotovelos, punhos ou dedo polegar	25
Perda completa da mobilidade de um quadril, joelho ou tornozelo	
Perda anatômica e/ou funcional completa de qualquer um dentre os outros dedos da mão	10
Perda anatômica e/ou funcional completa de qualquer um dos dedos do pé	
Danos Corporais Segmentares (Parciais) Outras Repercussões em Órgãos e Estruturas Corporais	Percentuais das Perdas
Perda auditiva total bilateral (surdez completa) ou da fonação (mudez completa) ou da visão de um olho	50
Perda completa da mobilidade de um segmento da coluna vertebral exceto o sacral	25
Perda integral (retirada cirúrgica) do baço	10



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Talíria Petrone
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219571775700>



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO-LEI Nº 73, DE 21 DE NOVEMBRO DE 1966

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 2º do Ato Complementar número 23, de 20 de outubro de 1966,

DECRETA:

CAPÍTULO III
 DISPOSIÇÕES ESPECIAIS APLICÁVEIS AO SISTEMA

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

- a) danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais;
- b) responsabilidade civil do proprietário de aeronaves e do transportador aéreo; *(Alínea com redação dada pela Lei nº 8.374, de 30/12/1991)*
- c) responsabilidade civil do construtor de imóveis em zonas urbanas por danos a pessoas ou coisas;
- d) *(Revogada pela Lei nº 13.986, de 7/4/2020)*
- e) garantia do cumprimento das obrigações do incorporador e construtor de imóveis;
- f) garantia do pagamento a cargo de mutuário da construção civil, inclusive obrigação imobiliária;
- g) edifícios divididos em unidades autônomas;
- h) incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no País ou nele transportados;
- i) *(Revogada pela Lei Complementar nº 126, de 15/1/2007)*
- j) crédito à exportação, quando julgado conveniente pelo CNSP, ouvido o Conselho Nacional do Comércio Exterior (CONCEX). *(Alínea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 826, de 5/9/1969)*
- l) danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres e por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não; *(Alínea acrescida pela Lei nº 6.194, de 19/12/1974, e com nova redação dada pela Lei nº 8.374, de 30/12/1991)*
- m) responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada. *(Alínea acrescida pela Lei nº 8.374, de 30/12/1991)*

Parágrafo único. Não se aplica à União a obrigatoriedade estatuída na alínea h deste artigo. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 10.190, de 14/2/2001)*

Art. 21. Nos casos de seguros legalmente obrigatórios, o estipulante equipara-se ao segurado para os efeitos de contratação e manutenção do seguro.

§ 1º Para os efeitos deste decreto-lei, estipulante é a pessoa que contrata seguro por conta de terceiros, podendo acumular a condição de beneficiário.

§ 2º Nos seguros facultativos o estipulante é mandatário dos segurados.

§3º O CNSP estabelecerá os direitos e obrigações do estipulante, quando for o caso, na regulamentação de cada ramo ou modalidade de seguro.

§ 4º O não recolhimento dos prêmios recebidos de segurados, nos prazos devidos, sujeita o estipulante à multa, imposta pela SUSEP, de importância igual ao dobro do valor dos prêmios por ele retidos, sem prejuízo da ação penal que couber. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 5.627, de 1/12/1970\)](#)

RESOLUÇÃO Nº 5.902, DE 21 DE JULHO DE 2020

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, considerando o disposto no art. 20, II, 'a', no art. 24, IV, e no art. 28, I, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; nos arts. 13 e 14 do Anexo ao Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996; no art. 2º, II, 'a', no art. 3º, IV, e no art. 13, VIII, do Anexo ao Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002; do Anexo à Resolução nº 5.888, 12 de maio de 2020, fundamentada no Voto Vista DAP - 002, de 8 de julho de 2020, e no que consta dos Processos Administrativos nº 50500.152726/2017-11 e 50500.356589/2019-53, resolve:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E DEFINIÇÕES

Art. 1º Estabelecer procedimentos para o cumprimento pelas concessionárias da obrigação de comunicar à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT os acidentes ferroviários e as interrupções temporárias de tráfego ocorridos em infraestrutura ferroviária federal concedida.

Parágrafo único. Aplicam-se as disposições desta Resolução às subconcessionárias e, no que couber, às detentoras de outorga para prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros e de cargas.

Art. 2º Para os fins desta Resolução, considera-se:

I - acidente ferroviário: ocorrência que, com a participação direta de veículo ferroviário, provoca danos a este, a pessoas, a bens materiais, ao meio ambiente e, desde que ocorra paralisação do tráfego, a animais.

II - acidente ferroviário em regime de compartilhamento: acidente ferroviário que ocorre em operação de direito de passagem ou tráfego mútuo.

III - caso fortuito - evento proveniente de ato humano imprevisível e inevitável.

IV - força maior - evento proveniente de ato humano ou fato natural que, embora possam ser previsíveis, não podem ser evitados.

V - laudo: peça na qual o perito, profissional habilitado, relata o que observou e expõe as suas conclusões ou avalia o valor de coisas ou direitos, fundamentadamente, nos termos da Resolução CONFEA nº 345, de 27 de julho de 1990, ou outra que vier a substituí-la;

VI - perícia: atividade que envolve a apuração das causas que motivaram determinado evento ou da asserção de direitos, nos termos da Resolução CONFEA nº 345, de 1990, ou outra que vier a substituí-la.

VII - ponto de origem do descarrilamento - POD: ponto onde se iniciou um

descarrilamento.

VIII - Transporte ferroviário de passageiros de longo percurso ou turístico - aqueles que não são enquadrados como transporte ferroviário de passageiros urbano.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
