



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 2.080, DE 2015 APENSADO: PL Nº 3.463/2015

Dá nova redação ao art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

EMENDA

(Do Sr. CAPITÃO AUGUSTO)

Dê-se ao artigo 13 da Lei nº 11.442/2007 constante do art. 1º do PL 2080/2015 a seguinte redação:

“Art. 13. São de contratação exclusiva e obrigatória dos transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas os seguros de:

I – responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas (RCTR-C), para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes de colisão, abaloamento, tombamento, capotamento, incêndio ou explosão;

II – responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas (RC-DC), para cobertura de roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro sobrevivendo à carga durante o transporte; e

III – responsabilidade civil para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas (RC-V).

§ 1º Os seguros estabelecidos nos incisos I e II deverão estar vinculados a Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, estabelecidos de comum acordo



entre o transportador e sua seguradora. Na hipótese de o contratante do serviço de transporte exigir obrigações ou medidas adicionais, na operação e/ou de gerenciamento, arcará este com todos os custos e despesas inerentes às mesmas.

§ 2º Os seguros de que tratam os incisos de I a III do caput não excluem e nem impossibilitam a contratação, facultativa, pelo transportador, de outras coberturas para quaisquer perdas ou danos causados à carga transportada não contempladas nos referidos seguros.

§ 3º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota do segurado com cobertura mínima de 35.000 DES (direitos especiais de saque) para danos corporais e 20.000 DES (direitos especiais de saque) para danos materiais.

§ 4º No caso de subcontratação do TAC, deverá:

a) para os seguros dos incisos I e II, ser firmado pelo contratante do serviço emissor do conhecimento e manifesto de transporte, sendo o TAC considerado preposto do tomador de serviços, não cabendo sub-rogação por parte da seguradora contra este;

b) para o seguro do inciso III, ser firmado pelo contratante do serviço, por viagem, e em nome do TAC subcontratado.

§ 5º Os seguros dispostos nos incisos I e II serão contratados mediante apólice única para cada ramo de seguro, por segurado, vinculado ao respectivo RNTRC.

§ 6º Para fixação dos prejuízos advindos à carga transportada, deverá ser realizada a vistoria conjunta, pelo contratante do frete e transportador, bem como respectivas seguradoras quando couber, consoante o disposto no parágrafo único, do Art. 7º, desta Lei.

§ 7º Todos os embarques realizados por transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, devem possuir as devidas coberturas securitárias nos termos e condições deste artigo.

§ 8º O proprietário da mercadoria, contratante do frete, independentemente da contratação pelo transportador dos seguros que cobrem suas responsabilidades prescritos nos incisos I e II, poderá a seu critério contratar o seguro facultativo de transporte nacional para cobertura das perdas e danos dos bens e mercadorias de sua propriedade, sendo que, quando contratado, o pagamento da indenização deste deverá anteceder aos dos seguros obrigatórios do transportador rodoviário de cargas.

§ 9º O proprietário da mercadoria, na contratação do frete, poderá exigir do transportador a cópia da apólice de seguro com as condições, taxas e gerenciamento de risco contratado." (NR)



JUSTIFICATIVA

I.) ART.13, “CAPUT” E INCISOS

A presente emenda tem como objetivo trazer a devida segurança econômica e jurídica nas relações entre contratante e contratado nas operações de transporte rodoviário de cargas.

Historicamente, desde o Código Comercial de 1.850, e posteriormente, no Decreto 2681/1912, já se tratava da responsabilidade objetiva e culpa presumida dos transportadores terrestres de carga, que dentro da legislação imperial eram conhecidos como trapicheiros, carroceiros, viajantes e caravanas, e posteriormente, como transportadores ferroviários.

Com a evolução industrial e tecnológica, surgem os veículos automotores de grande porte denominados caminhões, sendo certo que até 2002, as normas acima citadas eram a fonte legal para as decisões de nossos tribunais, sempre ratificando a responsabilidade objetiva e a culpa presumida do transportador rodoviário de cargas.

Já em 2007, surge a Lei especial 11.442/2007 que vem a regular o transporte rodoviário de cargas e mais uma vez, consagrando a culpa presumida e a responsabilidade objetiva. Dentro deste conceito legal temos que o transportador rodoviário, perante o contratante do transporte irá responder por todo e qualquer dano causado ao bem transportado, não podendo, de forma alguma, alegar a culpa de terceiros, quer seja no caso de um acidente de trânsito ou ato de preposto, como no caso de uma apropriação indébita da carga praticada por este último.

A Lei 11.442/07 admite as excludentes de responsabilidade, as quais são limitadas como, por exemplo, o vício intrínseco do bem, deficiência de embalagem ato ou fato praticado pelo próprio contratante do frete e caso fortuito e força maior, entretanto, o ônus da prova da ocorrência de tais circunstâncias, que exonerariam o transportador de tal responsabilidade, cabe ao próprio transportador contratado, ou seja, esta inversão torna extremamente difícil ao prestador do serviço afastar sua responsabilidade.

Diante deste quadro, já em 1966, o Decreto-lei nº73/1966, em seu artigo 20, instituiu o seguro obrigatório de responsabilidade civil para as pessoas físicas e jurídicas que se ocuparem do serviço de transporte, sendo tal artigo, posteriormente regulamentado pelo Decreto 61.867/1967, o qual estabelece as regras para criação do conhecido seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas (RCTR-C), que cobre a responsabilidade do segurado pelas perdas e danos causados à carga, em decorrência de capotamento, abalroamento, tombamento, colisão, incêndio e explosão do veículo transportador.

As coberturas acima são justamente aquelas vinculadas ao inciso I, do Art. 13, ou seja, danos causados à carga em decorrência de acidentes.

As primeiras condições gerais desse seguro (RCTR-C) são editadas por Resolução do CNSP-Conselho Nacional de Seguros Privados em 1968, estando em vigor, com alguns ajustes durante este período até a presente data, através da Res. CNSP nº219/2010.

Ocorre que em 1968 quando o CNSP estabelece as Condições Gerais do seguro, o risco de roubo furto, apropriação indébita e o estelionato, envolvendo o transporte rodoviário de carga era praticamente inexistente, não merecendo a atenção naquele momento dos órgãos de seguro para o estabelecimento de uma cobertura específica para o risco.



Entretanto, a partir de 1978, cresce de forma exponencial o chamado desvio de carga, onde a maior tipificação criminal se concentra na apropriação indébita e estelionato, ou seja, pseudos caminhoneiros se apresentam como prestadores de serviço de transporte, carregam os caminhões, e simplesmente desaparecem com a carga, sendo que em muitos casos, os documentos apresentados para transporte, inclusive do próprio veículo, eram falsos.

Já no início dos anos 80, a situação se torna insuportável para o setor, acumulando os assaltos a mão armada com a apropriação indébita e estelionato, sendo que o IRB-Instituto de Resseguros do Brasil, SUSEP e FENASEG e entidades do transporte rodoviário passam a discutir a necessidade de um seguro para tais riscos, evitando-se a “quebra” generalizada de transportadoras em virtude da responsabilidade objetiva e culpa presumida decorrentes de suas atividades, pois deveriam indenizar seus clientes, bem como estes, não podiam, de forma alguma, assumir perdas de matérias primas ou produtos acabados que deixavam de ser colocados no mercado, além do que, a prática desses crimes, fomentava o mercado paralelo e clandestino desses bens frutos de delitos e atividade criminosa.

Assim sendo, em 1985, surge o seguro facultativo, de responsabilidade civil por desaparecimento de carga (RCF-DC), o qual visa cobrir roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro.

Aqui temos a cobertura securitária estabelecida no inciso II, do Art. 13, onde os riscos estão devidamente explicitados.

O seguro de desaparecimento de carga (RCF-DC) é essencial para atividade do transportador rodoviário e uma grande garantia para o contratante do frete.

Devemos ressaltar que 95% dos embarques são contratados por pequenas e médias empresas, as quais distribuem seus produtos por todo território nacional, sendo que a garantia do recebimento de eventual indenização, quer seja por acidente ou desvio da carga, ocorre por conta exclusiva dos seguros do transportador rodoviário.

Diante deste quadro é público e notório a necessidade do seguro obrigatório de acidentes, o qual já ocorre desde 1966, sendo certo que o mesmo deve acontecer com o seguro de desvio de carga que cobre roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro, ou seja, sua contratação deve se tornar obrigatória para todos os embarques, concedendo cobertura ao transportador e a seu contratante.

Os índices de roubo de cargas no Brasil são alarmantes, haja vista notícia veiculada no Estadão, datada de 18/04/2022, onde podemos ler:

“Os roubos de carga continuam crescendo no Brasil. Embora o número de ocorrências tenha aumentado 1,7% em 2021, o prejuízo para as empresas de transporte passa de R\$ 1,27 bilhão. Ante as 14.150 ocorrências de 2020, no ano passado houve 14.400 registros. Segundo levantamento anual da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), são quase R\$ 200 milhões a mais na comparação entre 2021 e 2020.”

De acordo com essa pesquisa temos uma média de 39 roubos de carga por dia no país, ou seja, mais de um roubo por hora, durante os 365 dias do ano.

No mesmo sentido, o estudo realizado pela “BSI and TT Club Cargo Theft Report 2021”, traz um panorama sobre os roubos de carga no mundo e o que mudou durante os últimos



anos. Nele é possível observar que o Brasil, lamentavelmente, lidera o ranking mundial de roubos de cargas. (<https://www.ttclub.com>)

Cabe esclarecer, que a expressão “roubo de carga” é usada em sentido “lato sensu”, ou seja, está tecnicamente errada, pois na realidade abrange tanto os casos de roubo propriamente dito como também o furto, apropriação indébita e estelionato, sendo todas estas tipificações criminais praticadas em larga escala.

Conforme foi dito acima, temos pela legislação que o transportador rodoviário de carga responde pelas perdas e danos causados aos bens transportados com culpa presumida e responsabilidade objetiva.

De outro lado, temos que o transportador recebe, na maioria dos casos, um pequeno percentual do valor da carga para executar o serviço de transporte. Também do ponto de vista do contratante do serviço, os bens transportados são matérias primas essenciais para manufatura de produtos, commodities e produtos manufaturados para consumo final, ou seja, em qualquer desses casos, a perda ou dano a carga representará graves prejuízos, principalmente à pequena e média indústria ou comércio.

Assim sendo, quer para o transportador, quer para o dono da mercadoria, os acidentes e os roubos podem afetar drasticamente a sua saúde financeira, culminando, muitas vezes, no fim de uma atividade.

O seguro visa exatamente proteger as partes desta situação de prejuízo, onde todos irão contribuir para um fundo que fará frente às perdas e danos, garantindo, ao transportador e proprietário da carga, o ressarcimento de eventuais prejuízos, o primeiro em face de sua responsabilidade, e o segundo, para recompor o seu patrimônio, estabelecendo-se assim um equilíbrio nas relações comerciais da sociedade.

A obrigatoriedade desses seguros, em face de todo o exposto, se torna evidente e necessária para garantia de todo o sistema de transporte e daqueles que dele fazem uso. Devemos lembrar que o transporte rodoviário de cargas é o principal modal em nosso país, responsável pela movimentação de aproximadamente 60% de toda riqueza nacional, razão pela qual deve estar revestido de todas as garantias e segurança necessária para a preservação das relações comerciais e da própria economia do Brasil.

A vantagem da proteção através do seguro é que permite, dentro do livre mercado, como é o Brasil atualmente, que segurado e segurador consigam estabelecer livremente as taxas incidentes, ou seja, aqueles transportes de mercadorias com baixo risco terão taxas mínimas, sem necessidade, muitas vezes, de procedimentos de gerenciamento de risco.

Já as mercadorias de alto risco terão suas taxas mais elevadas, podendo inclusive sofrer reduções em face do plano de gerenciamento de riscos adotado pela empresa de transporte, ou seja, sempre teremos o equilíbrio nesta relação.

Temos ainda, no inciso III, do Art. 13, o seguro de responsabilidade civil por danos corporais e materiais a terceiros.

Inicialmente, devemos lembrar que a atividade de transporte rodoviário de carga, praticado pelas pessoas físicas ou jurídicas, é comercial, objetivando aferição de lucro. Dentro desse princípio temos que o próprio Código Civil, em seu Art. 927, prescreve:

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



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

O fato é que o transporte rodoviário de cargas se dá por vias públicas quer sejam estradas pelo interior do país ou nas regiões urbanas, representando um alto grau de contato com os cidadãos e veículos de terceiros que trafegam por esses locais.

A responsabilidade do transportador aéreo em relação a terceiros no solo já está prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica:

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000kg (mil quilogramas), à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional;

II - para aeronaves com peso superior a 1.000kg (mil quilogramas), à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional, acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN - Obrigação do Tesouro Nacional por quilograma que exceder a 1.000 (mil).

Em face do Artigo acima transcrito, o Código Brasileiro de Aeronáutica também estabelece a contratação de seguro obrigatório correspondente para esse risco, senão vejamos:

Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:

.....

III - ao pessoal técnico a bordo, às pessoas e aos bens na superfície;

Como podemos observar, os danos à pessoa e bens na superfície, provocados pela aeronave, estarão cobertos por seguro próprio, garantindo ao cidadão a reparação de danos materiais e corporais.

No mercado segurador esta cobertura se chama RETA (risco do explorador de transporte aéreo) sendo seguro obrigatório consoante a Resolução CNSP 442, de 08/08/2022, merecendo destaque o Art. 4º dessas condições gerais de seguro:

Art. 4º No Seguro RETA, a sociedade seguradora garante o interesse do segurado, quando este for responsabilizado por danos causados a terceiros e obrigado a indenizá-los, a título de reparação, por decisão judicial ou decisão em juízo arbitral, ou por acordo com os terceiros prejudicados, mediante a anuência da sociedade seguradora, atendidas as disposições do contrato e considerando que:

I - os danos tenham ocorrido durante a vigência deste seguro;

II - a reparação refira-se a danos pessoais ou materiais ocorridos durante viagem efetuada por aeronave operada pelo segurado;

III - o segurado seja, exclusivamente, o explorador ou o transportador aéreo, devidamente autorizados pela ANAC



IV - a garantia inclua o reembolso das despesas realizadas pelo segurado em ações emergenciais para tentar evitar e/ou minorar os danos causados a terceiros, atendidas as disposições do contrato; e

V - a soma do valor da reparação com as despesas emergenciais do inciso IV não exceda, na data de liquidação do sinistro, o valor vigente do Limite Máximo de Indenização (LMI).

Atualmente, todo cidadão, proprietário de veículo automotor de via terrestre ou embarcação tem o seguro obrigatório DPVAT ou DPEM, respectivamente, todavia, devemos observar que NÃO diz respeito à exploração da atividade que o veículo está vinculado, sendo que o Art. 927, do CC, em seu parágrafo único estabelece a responsabilidade quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem, que é o caso do transporte rodoviário de carga, com milhares de veículos em rodovias e vias urbanas, aliado ao fato que pela suas dimensões e peso, a probabilidade de acidentes com alto risco de danos corporais e materiais é um fato evidente e notório.

Existem pesquisas do ano de 2021 abrangendo, exclusivamente, as rodovias federais, onde apontam 18.490 acidentes, sendo que 12.890 com vítimas, assim divididos, 12.628 leves, 4.770 graves e 2521 mortes, representando um total de 19.919 vítimas (fonte: Polícia Rodoviária Federal/CNT).

Esses danos representam um custo de R\$350 bilhões, equivalendo a 4% do PIB nacional.

Pesquisas a nível nacional, envolvendo rodovias federais, estaduais e municipais, além de áreas urbanas, não apresentam resultados consistentes, razão pela qual não apresentamos, mas podemos, com certeza, acrescer quantidade significativa de acidentes e vítimas no trabalho realizado pela PRF.

Devemos lembrar que com o seguro obrigatório, de danos a terceiros, com coberturas para danos materiais e corporais, estaremos permitindo ao cidadão prejudicado que utiliza rodovias e vias urbanas o ressarcimento mínimo de um prejuízo, por danos aos seus veículos, e às pessoas, no custo de tratamentos de saúde decorrente de danos corporais nos acidentes.

O próprio Sistema Único de Saúde – SUS poderá se ressarcir dos custos de atendimento às vítimas de tais acidentes de forma a melhor equilibrar suas contas, e o poder público, por sua vez, poderá se ressarcir de danos às obras de arte em rodovias, sendo esses apenas alguns dos exemplos, como benefício à sociedade como um todo, dessa cobertura de seguro obrigatório para os veículos de transporte, lembrando sempre que esses caminhões exploram atividade econômica com fins lucrativos e durante essa atividade, colocam em risco pessoas e bens de terceiros.

II.) ART.13, §1º

Atualmente, as condições gerais dos seguros do transportador apresentam obrigações de gerenciamento de risco por parte do segurado com objetivo de mitigar as ocorrências, tais medidas envolvem horários de saída, rotas, paradas em locais pré-determinados, revestidos de segurança, verificação das condições do veículo, rastreamento e/ou monitoramento, entre outras.



Tais medidas levam em consideração o risco do transporte, estando diretamente ligado ao tipo da carga, sendo certo que algumas são mais visadas do que outras.

É de extrema importância que o estabelecimento dessas medidas seja feito de comum acordo entre segurado e seguradora, levando ao equilíbrio entre custo e benefício das medidas adotadas e as taxas de seguro incidentes.

De outro lado, temos que na última década, se tornou comum exigências por parte de diversos contratantes do serviço de transporte, de planos gerenciamento de riscos específicos para suas cargas, que decorrem de suas apólices de seguro facultativo de Transporte Nacional, celebrado junto às diversas seguradoras do mercado, sendo que paralelamente dispensam o transportador de contratar seu seguro, a fim de reduzir o custo do frete.

Tal situação gera que, em um único embarque, o transportador rodoviário de cargas, acumule diversos planos de gerenciamento de risco (PGR), sendo que na hipótese desse transportador deixar de cumprir quaisquer das providências estabelecidas nos PGRs, acabará sendo obrigado a pagar o prejuízo de eventual sinistro.

III.) ART.13, §2º

Considerando as alterações realizadas nos incisos I a III, do Art. 13, se faz necessária adaptação do §4º, deixando claro que a cobertura securitária estabelecida nos referidos incisos representam um mínimo obrigatório pela lei, porém, outras coberturas como avarias, molhaduras, falta de volumes, entre outras, poderão ser objeto de coberturas facultativas adicionais.

IV.) ART.13, §3º

Esse parágrafo tem como objetivo melhor adaptar a contratação do seguro à realidade do mercado segurador e estabelecendo cobertura mínima, a exemplo do que já existe no seguro destinado ao transporte aéreo.

Assim sendo, a fixação de 35.000 DES para danos corporais representa o equivalente a 200 vezes o salário mínimo atual, capital este necessário para garantia de um pagamento de indenização mensal de um salário mínimo para uma vítima de invalidez permanente com expectativa de pagamento por 45 anos. Trata-se de um critério objetivo que visa apenas minimizar as consequências trágicas de um acidente, e não uma solução para todo e qualquer evento.

Já o valor de 20.000 DES para danos materiais, representa a indenização do preço médio de veículo automotor de passeio no Brasil, também um parâmetro para fixação do valor mínimo de indenização.

Os valores acima mencionados são equivalentes a R\$241.700,00 para danos corporais e R\$138.114,00 para danos materiais, com base em janeiro de 2023.

Devemos ressaltar que a fixação desses valores mínimos é de extrema importância na medida em que evita a fixação de valores extremamente baixos para as apólices, descaracterizando objetivos da lei, que é a proteção do cidadão e usuário de estradas e vias públicas.



V.) ART.13, §4º

O objetivo desse dispositivo é não onerar o TAC no caso de subcontratação do mesmo.

É notório que, na subcontratação, o TAC recebe valor de frete que não comporta as obrigações de contratação de seguros, como exemplo basta verificar que nas condições gerais dos seguros hoje existentes, a saber o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga (RCTR-C) o TAC é considerado preposto, não cabendo ao mesmo, qualquer ônus sobre esse seguro, bastando observar o disposto no §2º, do Art.51, da Resolução CNSP 219/2010:

Art. 51. A Seguradora, ao pagar a correspondente indenização, por motivo de sinistro coberto pela presente apólice, ficará automaticamente sub-rogada em todos os direitos e ações que competirem ao Segurado, contra terceiros, obrigando-se o Segurado a facilitar os meios ao pleno exercício dessa sub-rogação.

.....
§ 2º Fica entendido e acordado que, quando as mercadorias forem transportadas por transportadores subcontratados, ficam esses, para todos os efeitos, equiparados a prepostos do Segurado, não cabendo, portanto, ação regressiva contra tais subcontratados, desde que o conhecimento rodoviário emitido para o respectivo transporte seja, de fato, do próprio Segurado e emitido obrigatoriamente antes do início dos riscos.

Assim sendo, não podemos agir diferente no seguro obrigatório de danos corporais e materiais a terceiros, devendo o veículo em questão, de propriedade do TAC, ter as coberturas mínimas exigidas, cabendo neste caso ao contratante do frete, o pagamento desta cobertura, até mesmo porque, se estivesse usando veículo próprio, estaria sujeito ao risco e ao pagamento do prêmio devido.

VI.) ART.13, §5º

Esse parágrafo tem como objetivo é evitar que o contratante do serviço de transporte tente, de alguma forma, burlar as disposições do §1º, deste Art. 13, que veda a estipulação.

Caso não haja a restrição para apenas uma apólice, o contratante do serviço de transporte poderia determinar ao transportador a contratação de novas apólices em seguradoras de seu interesse, e para seu controle, em total prejuízo do transportador e ao mesmo tempo, fazendo uma simulação para atingir seus objetivos, descaracterizando os fins da norma que almejam a organização, simplificação e equilíbrio dos contratos de transporte, bem como evitar a possibilidade de fraudes na contratação dos seguros.

VII.) ART.13, §6º

De acordo com o Código Civil vigente, temos que o Art. 754, estabelece:



Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Parágrafo único. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.

Do mesmo modo, a Lei nº11.442/07, em seu Art. 9º, estabelece:

Art. 9º A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Por fim, o Art. 7º, em seu parágrafo único dispõe que:

Art. 7º Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Contudo, ainda existe a necessidade de estabelecer de forma clara a obrigação de se fixar o prejuízo, de forma conjunta, e com a participação das seguradoras, que ao final do processo estão obrigadas a indenizar, evitando-se, assim, a destruição de salvados sem a concordância dos demais envolvidos no processo indenizatório.

Esta medida promove o equilíbrio e o respeito aos direitos de todas as partes envolvidas, evitando-se abusos de toda sorte.

VIII.) ART.13, §7º

Esse parágrafo tem como objetivo evitar que qualquer embarque realizado no território nacional deixe de possuir a devida proteção securitária, ensejando inclusive que os contratantes do frete exijam de seus prestadores a comprovação de existência das apólices e que cada embarque especificamente esteja protegido pelas coberturas de contratação obrigatória.

Devemos lembrar que essas apólices de seguros são chamadas apólices abertas, ou seja, a cada embarque o transportador deve averbar a viagem, uma vez que temos obrigações diárias do transportador, tanto perante o seu contratante, como a seguradora responsável pelas coberturas aqui previstas.

Assim, fica claro que não basta contratar apólice de seguro, mas averbar cada embarque realizado pelo transportador.



IX.) ART.13, §8º

Esse parágrafo tem como objetivo reafirmar a possibilidade de o proprietário da mercadoria, contratante do frete, independente da contratação dos seguros prescritos nos incisos I a III pelo transportador, contratar a seu critério contratar o seguro facultativo de transporte nacional para cobertura dos bens e mercadorias de sua propriedade.

Inicialmente, devemos esclarecer que as características do seguro do transportador e do proprietário da carga são totalmente diferentes. O transportador ao contratar o seguro visa cobrir sua responsabilidade a qual é uma das mais gravosas dentro das relações comerciais, pois se traduz em culpa presumida e responsabilidade objetiva nos termos da Lei nº 11.442, de 2007, e também em decorrência da tradição histórica e jurisprudência ligadas ao transporte rodoviário de cargas. Devemos ressaltar que o próprio Decreto-lei nº73, de 1966, em seu artigo 20 e no Decreto nº61.867, de 1967, em seu artigo 10, já tratava do seguro obrigatório, hoje conhecido com Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas - RCTR-C -, objeto do inciso I do artigo 3º desta Medida Provisória que altera o artigo 13 da Lei nº 11.442, de 2007. Já o seguro do proprietário da mercadoria, contratante do frete, e também conhecido como embarcador, diz respeito a proteção do próprio bem, ou seja, a proteção da coisa.

Na nossa vida comum temos essa experiência quando realizamos o seguro do nosso automóvel, pois contratamos o seguro do veículo e somos indenizados pelas perdas e danos sofridos pelo mesmo (proteção da coisa). E também contratamos o seguro de responsabilidade civil contra terceiros que envolve entre outras coberturas o dano que causarmos a outro motorista, v.g., danos a seu veículo. Nesse caso, o terceiro prejudicado tendo também seguro de automóvel recebera a indenização de sua seguradora e essa irá se ressarcir do causador do dano que poderá indicar sua seguradora onde possui apólice de responsabilidade civil. Essa situação é cotidiana para milhões de brasileiros.

Para o transportador rodoviário de cargas é a mesma situação, ele contrata um seguro de responsabilidade protegendo-se contra eventuais ações que o dono da mercadoria ou sua seguradora pode intentar contra ele.

Já o dono da mercadoria por justo motivo também pode contratar um seguro facultativo de transporte nacional, que visa como no seguro de veículo acima exemplificado, proteger o seu próprio bem.

Devemos deixar claro que diferentemente do seguro de RCTR-C, o seguro de transporte nacional, conhecido como TN, não é obrigatório, mas sim facultativo. Esta afirmação decorre de que o seguro de bens pertencentes a pessoa jurídica mencionado no artigo 20 do Decreto-lei 73, de 1966, foi regulamentado pelo artigo 12 do Decreto 61.867, de 1967, onde a cobertura é exclusivamente de caso fortuito ou de força maior.

Ora, o seguro de transporte nacional tem várias modalidades de cobertura, chegando às raíais de ser chamado “todos os riscos” (all risks), assim não se trata do seguro obrigatório mencionado na legislação supracitada.

Outro exemplo claro para dirimir qualquer dúvida quanto a não obrigatoriedade o transporte nacional temos que o artigo 38 do Decreto 61.867/67, diz que as condições dos seguros obrigatórios devem emanar do Conselho Nacional dos Seguros Privados, como de fato ocorreu com o RCTR-C, cujas condições estão descritas na Resolução CNSP nº 219,

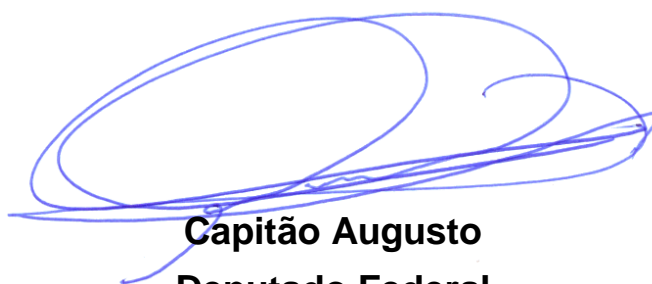


de 2010, enquanto que as condições do transporte nacional estão descritas numa mera Circular SUSEP nº 354, de 2007.

X.) ART.13, §9º

Nada mais justo que o contratante do frete (embarcador) tenha acesso às condições do seguro firmado pelo seu transportador, especialmente em relação ao gerenciamento de riscos, pois a carga entregue a transporte, de propriedade do embarcador, estará sob cuidados do transportador, o qual deverá deixar claro ao seu contratante em que condições se dará o transporte, sob que normas de gerenciamento de riscos e quais as coberturas securitárias.

Sala das Comissões, em de de 2023.



Capitão Augusto
Deputado Federal
PL-SP

