

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

## PROJETO DE LEI Nº 7.181, DE 2010

Dispõe sobre a regulamentação da atividade das Empresas de Gerenciamento de Riscos em Operações Logísticas.

**Autor:** Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ

**Relator:** Deputado CAMILO COLA

### I – RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei que objetiva disciplinar a regularização, a fiscalização e o controle das atividades das Empresas de Gerenciamento de Riscos em Operações Logísticas em todo o território nacional.

Preliminarmente, o projeto considera para seus efeitos, empresas de Gerenciamento de Riscos em Operações Logísticas, como aquelas que atuam na prestação de serviços de monitoramento patrimonial e assessoria técnica, gerencial e em planejamento ao segmento de transportes e de armazenamento de cargas, especialmente na elaboração, implantação e acompanhamento e controle da execução de planos de gerenciamento de riscos.

Em seu art. 2º, o projeto especifica minuciosamente onze tipos de atividades consideradas como características das empresas de gerenciamento de risco, entre as quais a identificação e análise de riscos, a execução de trabalho continuado de inteligência e tratamento de informações, a interpretação das apólices securitárias, a elaboração de Planos de Gerenciamento de Riscos e sua implantação, execução e fiscalização, o

monitoramento de das operações relativas à operação logística, a execução de cadastro e pesquisa, o acionamento de planos de contingência, bem como a coordenação e fiscalização de atividades específicas.

O art. 3º, por seu turno, define terminologias específicas do setor, para os devidos efeitos legais.

No que tange às disposições relativas ao certificado de regularidade, o art. 4º do projeto em comento estabelece os requisitos necessários para sua obtenção, cuja concessão, segundo o art. 5º, será feita pelo Conselho de Auto-Regulação, após ter sido recebido laudo de aprovação de empresa certificadora e terá validade de 24 meses, como preconiza o art. 6º. Já o art. 7º estabelece que, durante o prazo de validade do certificado de regularidade, caberá à empresa comunicar ao Conselho de Auto-Regulação, em um prazo de 60 dias, a ocorrência de sua dissolução, modificação na composição do quadro social, alteração do objeto social ou mudança de endereço. O certificado de regularidade será necessário para empresas que constituírem filiais no mesmo estado. Os art. 9º e 10, por seu turno, determinam que a renovação do certificado de regularidade deverá ser requerida em até 30 dias antes de seu vencimento, mediante apresentação de requerimento ao Conselho de Auto-Regulação.

Quanto às disposições que disciplinam o controle e a fiscalização, o art. 11 preconiza que caberá ao Conselho de Auto-Regulação a responsabilidade pela fiscalização das empresas cujas atividades estejam previstas no projeto.

Em relação às penalidades e recursos, estabelece o art. 12 que as empresas que descumprirem o disposto na lei estarão sujeitas a advertência, multa e cancelamento do certificado de regularidade. Os artigos 13 e 14 elencam as condutas que estão sujeitas às penas de advertência e cancelamento do certificado, respectivamente.

Já o art. 15 dispõe que as empresas que estão atualmente no mercado terão prazo de 24 meses para se enquadrarem nos requisitos do projeto. O art. 16, por seu turno, delega ao Poder Executivo a obrigação de regulamentar a composição e o funcionamento do Conselho de Auto-Regulação, bem como a aplicação da pena de multa, em um prazo de 90 dias da data de publicação da lei.

Justifica o ilustre Autor que é necessário uma convalidação legal de uma situação que já existe de fato no Brasil e na maioria dos países desenvolvidos que é a plena liberdade de exercício profissional na área de Gerenciamento de riscos em Operações Logísticas. Assim o projeto tem o objetivo de normalizar o funcionamento das empresas desse segmento econômico, que está hoje inserido em um grande processo de inovação tecnológica que deve ser do conhecimento do Poder Público e sujeito à sua regulamentação.

A matéria foi também distribuída à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para manifestação em conformidade com o art. 54 do RICD, e está sujeita à apreciação conclusiva das Comissões e a um regime de tramitação ordinária.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Cabe à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio proferir parecer sobre o mérito econômico da matéria em tela.

O ilustre Autor, em sua justificação, cita o art. 5º da Constituição Federal, que trata dos direitos e deveres individuais e coletivos. No seu inciso XIII consta que “é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”. De fato, o presente projeto de lei visa a estabelecer requisitos para que um importante segmento econômico e de atuação profissional possa ser livremente exercido dentro de parâmetros legais suficientemente abrangentes e precisos para que essa atividade profissional possa trazer benefícios para toda a sociedade.

É importante reconhecer que o segmento das empresas gerenciadoras de risco cuida de atividades de grande relevância para a sociedade. Notadamente, o tratamento de informações de logística afeta diretamente à distribuição de bens em todo o território nacional, cujo custo é

importante componente na formação dos preços finais da economia. Nesse sentido, avanços no gerenciamento, controle e tratamento de informações vitais à proteção da distribuição aumenta a eficiência da economia como um todo, trazendo claros benefícios a todo o sistema econômico. Há que se ressaltar, igualmente, que há grande interação econômica entre as empresas gerenciadoras de risco, as empresas de logísticas e transportes e as empresas representativas do mercado de seguros, cujo bom funcionamento conjunto representa um claro ganho de eficiência que pode se reverter em redução significativa de custos para todos esses segmentos.

A presente proposição nos parece apontar a direção certa para que esses segmentos econômicos possam atuar conjuntamente de maneira mais eficiente, sem que seja cerceada a liberdade de atuação, característica crucial para que haja uma concorrência positiva e estimulante ao progresso e às inovações nesses ramos de atividade. Por outro lado, a criação de um órgão fiscalizador tem por objetivo garantir a qualidade do exercício profissional, desde que dele participem segmentos empresariais e da comunidade científica e de pesquisa ligadas aos setores, para que sejam garantidos o controle de qualidade das atividades profissionais e o monitoramento das condutas.

Entretanto, é importante mencionar que há alguns aspectos do projeto que merecem consideração especial, em razão da necessidade de compatibilidade com o Projeto do Estatuto da Segurança Privada, também em trâmite nessa Casa, sob análise de Comissão Especial constituída especificamente para tal, bem como com outros dispositivos legais.

De início, a questão centra-se na possibilidade de as gerenciadoras de risco, como atividade acessória, realizarem tarefas de segurança privada. De fato, o art. 1º, §1º do projeto em epígrafe conceitua as gerenciadoras de risco como “aquelas que atuam na prestação de serviços de monitoramento patrimonial e assessoria técnica, gerencial e em planejamento ao segmento de transportes e de armazenamento de cargas”. No entanto, o monitoramento de bens e pessoas é considerado atividade de segurança privada pelo texto do projeto do Estatuto da Segurança Privada. Isto é incompatível, na medida em que as empresas de gerenciamento de riscos não se enquadram como empresas de segurança privada, estas controladas pelo Estado, e buscam o livre exercício profissional, nos limites dessa legislação.

Portanto, o monitoramento patrimonial deve ser suprimido dos serviços conceituados no citado § 1º.

De outra parte, o § 1º define entre as especificidades de atuação das empresas assim definidas o controle da execução de planos de gerenciamento de riscos. A nosso ver, há a necessidade de se retirar essa função, uma vez que a atividade de execução é própria das empresas que, efetivamente, transportam a carga, sejam as empresas de transporte simples, sejam as de transporte de valores, conforme os termos da Lei nº 7.102/83.

Já o art. 2º do projeto trata das atividades das empresas de gerenciamento de risco. No seu inciso VI especifica as atividades de execução do Plano de Gerenciamento de Riscos, que pelas razões supracitadas, é atividade específica da empresa transportadora, motivo pelo qual sugerimos sua eliminação. O inciso VII estabelece como função das empresas a fiscalização da execução, o que, a nosso ver, deve ser substituído pelo termo “acompanhamento da execução”, a bem da melhor precisão. O seu inciso VIII traduz exatamente a atividade de monitoramento de bens e pessoas, tal como definida no projeto de lei da segurança privada e todas as empresas que quiserem realizar monitoramento deverão ser autorizadas e fiscalizadas pela Polícia Federal. Por isso, sugerimos também sua eliminação.

A nosso ver, também é preciso efetuar outras adaptações ao projeto em análise, para dirimir questionamentos jurídicos. Primeiro, há um elemento demandado pelo projeto das gerenciadoras que requer especial atenção, pois foi incluída no projeto de lei uma atividade típica de segurança, de altíssimo risco, alheia ao simples gerenciamento de risco e logística, que atualmente não é permitida nem mesmo para as empresas de segurança privada, que é o pronto atendimento de ocorrências, disposto no art. 2º, X sob o nome de “acionamento de plano de contingências”. Este texto permite, na prática, a manutenção de um corpo de segurança, com acesso livre à via pública, voltado ao emprego de força para a recuperação de cargas desviadas. Independentemente do uso de armas, que seria consequência lógica deste tipo de ocorrência, esta se trata de atividade que deve ser controlada pelo Estado dentre as modalidades de segurança privada.

A rigor, não há contrariedade à constituição de uma empresa de segurança privada pelo grupo empresarial, voltada a prestar assistência às atividades de gerenciamento de risco e logística, mas não se

pode confundir as atividades, pois, neste caso, o objetivo pretendido extrapola a livre iniciativa e mergulha no campo da segurança pública. Por essa razão, propomos a supressão deste inciso, por extrapolar em absoluto os fins empresariais da empresa gerenciadora e permitir que esta se constitua também sob a forma de corpo de segurança particular sem o controle adequado, já que extrapola as questões unicamente inerentes aos transportes rodoviários.

Na mesma esteira, o inciso XI do art. 2º do projeto também deve ser suprimido, porquanto mistura atividades de segurança privada com o gerenciamento de risco, pois atribui a este a função de coordenar e fiscalizar as atividades daquele segmento. Ambas são atividades profissionais controladas e distintas, com requisitos próprios previstos em normas específicas.

No âmbito da abrangência das atividades propostas no art. 2º, inciso IX, que permite às empresas de gerenciamento de risco a execução de cadastro e pesquisa, valem algumas importantes considerações. Objetivamente, um cadastro de pessoas destina-se a concentrar informações para fins específicos, respeitando aspectos legais e direitos individuais. No caso específico do segmento de gerenciamento de risco, o objetivo seria a estruturação de um cadastro unificado de informações que permitisse a melhor seleção de profissionais, para a prevenção de situações de risco.

A realidade atual, no entanto, não é essa. As empresas hoje, além de organizarem cadastros próprios, que não obedecem a um parâmetro único e legalizado, por interesses comerciais deixam de promover o intercâmbio de informações necessário à unificação de dados, condição fundamental, a nosso ver, à gestão de riscos de interesse do mercado. Assim, propomos a existência de um cadastro unificado no âmbito do segmento de gerenciamento de risco, que congregue todas as informações existentes e pertinentes à gestão de riscos, estruturado segundo padrões pré-estabelecidos, em estrito respeito ao ordenamento jurídico vigente e mediante controle do Conselho de Regulação previsto no projeto.

No art. 3º do projeto definem-se diversas terminologias. Propomos, pois a retirada dos incisos referentes à definição de “sistemas eletrônicos de comunicação” e de “central de monitoramento”, já que tais definições perdem o sentido a partir da retirada de atribuições referentes à

execução do transporte e do monitoramento de cargas, atividades inerentemente vinculadas à atividade de segurança privada e contempladas na proposta de substituição da Lei nº 7.102/83, encaminhada ao Ministério da Justiça.

Em relação aos requisitos para funcionamento das empresas de gerenciamento de risco, previstos no art. 4º do projeto, vale lembrar que as relações comerciais se regem pelo princípio da reciprocidade, onde a apresentação de garantias de regularidade empresarial e de proteção patrimonial é aspecto exigível. Assim, a nosso ver, devem ser acrescentados ao projeto os requisitos de regularidade empresarial perante os órgãos fiscais e previdenciários.

De outra parte, é igualmente fundamental que se atribua às empresas de gerenciamento de riscos a obrigatoriedade de constituição de reserva pecuniária, ou contratação de cobertura securitária, de acordo com as atividades a serem desempenhadas, para garantia de solvabilidade nas situações de penalidades pecuniárias, débitos trabalhistas e indenizações decorrentes de responsabilidades operacionais.

Quanto ao controle e fiscalização e às infrações e sanções administrativas, sugerimos algumas pequenas modificações aos artigos 11 e 12 do projeto no sentido de torná-las mais claras e precisas.

Por essas razões, propomos as citadas alterações na forma de um substitutivo, que, a nosso ver, não altera o mérito econômico da matéria, mas a torna mais adequada aos relevantes objetivos dessa categoria de atividade econômica.

Diante do exposto, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.181, de 2010, na forma do Substitutivo anexo.**

Sala da Comissão, em            de            de 2011.

Deputado CAMILO COLA  
Relator