

Por Aparecido Rocha (*)



A Câmara dos Deputados, em votação no dia 27.04.2023, aprovou o parecer do deputado Hugo Motta (Republicanos/PB) sobre a Medida Provisória 1.153/22, deixando de fora o artigo que sugeria equivocadamente mudanças nas regras sobre a contratação dos seguros de transportes de cargas. O texto aprovado no plenário da Câmara e transformado em Projeto de Lei de Conversão n. 10/2023 seguirá para tramitação no Senado.

Conforme artigo publicado no “blogdorocha” em 06.01.2023

(<https://blogdorochaseguros.wordpress.com/2023/01/06/reflexos-da-medida-provisoria-no-1-153-22-nos-seguros-de-transportes/>), as apólices de seguros de transportes (nacional e internacional) contratadas pelo embarcador, estão em perfeita consonância com o mercado e atendem às necessidades dos transportadores, por esta razão, o texto sobre seguros inserido na MP nº 1.153/22 não poderia ser aprovado pela Câmara dos Deputados e Senado, pois seria um desserviço ao mercado de seguros e transportes. E, felizmente foi excluído da MP que agora se transformou em Projeto de Lei.

O relator alegou que a decisão de retirar o trecho que trata dos seguros ocorreu “após intenso e enriquecedor debate com segmentos da indústria, seguradoras e transportes” e “que é necessário debate mais aprofundado sobre o tema”, processo que julga “incompatível com a celeridade da tramitação das medidas provisórias”.

Como citado no artigo anterior, devemos separar o que é seguro de responsabilidade civil e seguro de transporte. São dois seguros diferentes, um destinado ao transportador e o outro ao

embarcador. O seguro do transportador não substitui o seguro do embarcador, são dois seguros com cobertura para atos danosos distintos. Outro aspecto importante que foi notado, é que a MP nº 1.153/22 tratava e tão somente sobre a atividade de transporte, o que não se sobrepõe o Decreto lei nº 73 de 1966, que regulamenta o Sistema de Seguros Privados no Brasil.

O seguro de transporte nacional e o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário, ambos obrigatórios, estão elencados no artigo 20 do Decreto lei 73/1966. Portanto, cada qual deve ter seu seguro próprio.

O seguro de transporte nacional deve ser contratado pelo vendedor ou pelo comprador da mercadoria, dependendo da definição no contrato de venda e compra. É um seguro de danos que cobre a mercadoria durante o transporte por vias terrestres, aéreas e sobre água, ou em percursos que utilizam mais de um meio de transporte, denominado como multimodal. Abrange as garantias de naufrágio, encalhe, colisão, capotamento, tombamento, incêndio, explosão, queda ou aterrissagem forçada de aeronave, extravio de volumes inteiros, desaparecimento total do carregamento por assalto a mão armada, furto parcial qualificado e avarias decorrentes de amassamento, amolgamento, arranhadura, água de chuva, água doce, quebra e contato com outras mercadorias.

O seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário garante o reembolso de indenizações que o transportador seja obrigado, por força de lei a pagar, por perdas ou danos causados a bens e mercadorias de terceiros que lhe tenham sido entregues para transporte, em consequência de acidentes envolvendo o veículo transportador. A cobertura do seguro começa no momento do embarque da mercadoria no veículo transportador e termina com o desembarque no local de destino.

Quanto ao seguro facultativo de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, é uma faculdade do transportador contratar ou não, até porque a finalidade deste seguro é cobrir o roubo de carga. O STF já firmou entendimento no sentido de que o roubo de carga exercido com arma de fogo, é fato desconexo ao contrato de transporte e, sendo inevitável, diante do emprego de todas as precauções e cautelas possíveis por parte do transportador, está equiparado ao fortuito externo, e em regra, elimina a responsabilidade do transportador, pois exclui o nexo de causalidade, excedendo os limites de suas obrigações, uma vez que a segurança é dever do Estado.

Antes da votação na Câmara, chegaram informações ao relator e aos deputados, que a MP 1.153/22 não produziria benefícios ao mercado de transportes e seguros, apenas mantinha que o seguro de RCTR-C é compulsório e o RCF-DC é facultativo. Além disso, também não fazia nenhuma menção sobre a Cláusula de Dispensa do Direito de Regresso (DDR) em favor dos transportadores, prevista no Art. 10 do Plano Padronizado para Seguro de Transportes pela Circular Susep nº 354/2007.

Erroneamente, várias entidades de classe se anteciparam e alardearam a proibição da estipulação do seguro de RCTR-C e o fim da Cláusula de DDR (Dispensa do Direito de Regresso) inserida na apólice de transporte do embarcador, causando confusão no mercado, mas tal publicidade felizmente se encerrou com a votação da Câmara dos Deputados.

O transportador precisa entender que a Carta DDR é um benefício em seu favor, uma vez que as seguradoras têm a prerrogativa de abdicar da sub-rogação de direito que lhes conferem e abrir mão de buscar o ressarcimento dos sinistros indenizados, mas para isso é preciso cumprir as regras de gerenciamento de riscos determinadas pelas seguradoras que conhecem os verdadeiros riscos de seus clientes, os embarcadores.

(*) **Aparecido Rocha** - insurance reviewer.

Fonte: Blog do Rocha, em 02.05.2023