

Por Aparecido Rocha (\*)



A Lei 14.599 (Lei do Transporte Rodoviário de Cargas) publicada no Diário Oficial em 20.06.2023, apresenta significativas alterações na Lei 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas. A Lei aborda diversos aspectos e responsabilidades dos transportadores e os seguros de responsabilidade civil do transportador de carga.

No que diz respeito a seguro, a Lei 14.599 altera o artigo 13 da Lei 11.442/2007 e torna obrigatório o seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), para cobertura de roubo, de furto simples ou qualificado, de apropriação indébita, de estelionato e de extorsão simples ou mediante sequestro sobrevivendo à carga durante o transporte. Quanto ao seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas (RCTR-C), o qual cobre as perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes de colisão, de abalroamento, de tombamento, de capotagem, de incêndio ou de explosão, que já era obrigatório, nada foi alterado.

É irrelevante, contudo, a inserção na Lei de que o seguro de transporte nacional destinado ao embarcador é facultativo, pois a nova Lei trata dos regulamentos para os transportadores. As obrigações dos embarcadores no tocante a seguro permanecem previstas no Capítulo VI do Decreto nº 61.867, de 1967 que regulamenta os seguros obrigatórios previstos no artigo 20 do Decreto Lei nº 73 de 1966. Qualquer alteração nesse sentido, precisa ser definida pela Superintendência de Seguros Privados – Susep, autarquia vinculada ao Ministério da Economia e responsável por regular a atividade de seguros. Até que a Susep faça alguma alteração, prevalece as normas regidas pela Circular Susep 354/2007 que estabelece as condições contratuais do plano

padronizado para o seguro de transporte.

Importante notar que o seguro de RC-DC cobre o desaparecimento da carga, não cobre os demais riscos oferecidos pelo seguro de transporte nacional através da “Cobertura Ampla A”, tais como: extravio de volumes inteiros, furto parcial qualificado, avarias decorrentes de amassamento, amolgamento, arranhadura, molhadura por água de chuva e água doce, quebra e contato com outras mercadorias. O embarcador ao deixar de ter o seguro próprio de transporte nacional, contando exclusivamente com os seguros obrigatórios do transportador, terá um seguro incompleto.

Na hipótese de o embarcador decidir seguir apenas com os seguros do transportador, deverá tomar cuidados extras, como solicitar cópias das apólices e comprovantes de pagamento de faturas. A inadimplência exime a seguradora de indenização por conta de sinistro ocorrido. Outro aspecto, é não aceitar sobretaxa do seguro, atualmente praticada por alguns transportadores que pagam uma determinada taxa para a seguradora e cobram outra taxa agravada de seu cliente, a título de advalorem pelo seguro contratado.

Em relação ao Transportador Autônomo de Carga (TAC), considerando ser o preposto do transportador contratante das apólices de RCTR-C e RC-DC, não precisará ter uma apólice própria, tampouco estará exposto a ações regressivas das seguradoras. Os transportes efetuados pelo TAC deverão ser averbados na apólice do transportador contratante de seus serviços.

A vedação à estipulação de apólices por parte do embarcador proposta no § 1º do Ar. 13 da MP 1.153/22, foi retirada pelo Senado antes do envio para a sanção do governo federal, por esta razão não foi inserida na Lei 14.599. Dessa maneira, a estipulação segue permitida e pode inclusive ser aplicada também ao seguro de RC-DC, além do RCTR-C que já é uma prática de mercado.

Sobre o Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) previstos para os seguros de RCTR-C e RC-DC serem estabelecidos de comum acordo entre a transportadora e sua seguradora, não é um ponto tão assustador. As regras continuarão sendo determinadas pela seguradora e caberá ao transportador concordar e cumprir com o PGR. Entretanto, nesse contexto o embarcador fica muito vulnerável, pois havendo o descumprimento do PGR, a seguradora estará automaticamente desonerada de pagar o sinistro, ficando essa obrigação para o transportador, o que sabemos não ser uma equação tão simples. Daí a importância de o seguro de transporte nacional ser contratado pelo embarcador, e sua seguradora fornecer a carta de Dispensa do Direito de Regresso (DDR) ao transportador, indicando as regras de gerenciamento de riscos a serem cumpridas.

Com o advento da Lei 14.599, algumas seguradoras poderão se afastar do ramo de transporte, uma vez que praticamente não haverá a possibilidade de ressarcimento em regresso contra transportadores por sinistros indenizados, sendo o seguro contratado pelo transportador ou pelo embarcador.

No formato determinado pela nova lei, seguradoras e resseguradores certamente não suportarão os possíveis resultados deficitários e mais uma vez o mercado terá muita dificuldade para a colocação de uma modalidade que já foi considerada a mais nobre de seguro.

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

**Fonte:** Blog do Rocha, em 03.07.2023