

A Superintendência de Seguros Privados (“Susep”) publicou a [Resolução CNSP nº 472/2024](#), que prevê as novas regras aplicáveis aos Seguros de Responsabilidade Civil dos Transportadores de Carga.

O novo normativo decorre das alterações no artigo 13 da Lei nº 11.442/2007, realizadas pela Lei nº 14.599/2023, que trouxe mudanças significativas na operação dos seguros de responsabilidade civil para transportadores de carga.

Além disso, a resolução consolida as disposições relativas aos seguros de responsabilidade civil aplicáveis a todos os modais de transportes:

- Transportador Aéreo de Carga (“**RCTA-C**”);
- Transportador Aquaviário de Carga (“**RCA-C**”);
- Transportador Ferroviário de Carga (“**RCTF-C**”);
- Transportador Rodoviário de Carga (“**RCTR-C**”);
- Operador de Transporte Multimodal de Carga (“**RCOTM-C**”); e
- Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (“**RC-DC**”).

A resolução reforça a natureza obrigatória da contratação dos referidos seguros, com exceção do seguro destinado ao Operador de Transporte Multimodal de Carga (RCOTM-C).

No tocante às previsões relativas aos seguros de **RCTA-C, RCA-C e RCTF-C**, a resolução não traz inovações em relação às normas que tratavam de tais seguros anteriormente e que foram revogadas nesse momento.

O maior destaque se dá para as alterações realizadas nos dispositivos relativos aos seguros de **RCTR-C e RC-DC**, em especial aqueles referentes à limitação de contratação de uma única apólice vinculada ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (“RNTR-C”) (art. 9º, parágrafo único; art. 18, parágrafo único e art. 39, § 4º), restrição em linha com a previsão do § 5º do art. 13 da Lei nº 11.442/2007, com as modificações feitas pela Lei nº 14.599/2023:

“§ 5º Os seguros previstos nos incisos I e II do caput deste artigo serão contratados mediante apólice única para cada ramo de seguro, por segurado, vinculados ao respectivo RNTR-C.”

Dessa forma, de acordo com tais previsões, o segurado não poderá manter mais de uma apólice de tais ramos na mesma seguradora ou em outra, sob pena da perda do direito à indenização securitária e do cancelamento do seguro, sem qualquer direito à restituição do prêmio, o que, a nosso ver, indica que a estipulação das apólices de seguro de **RCTR-C e RC-DC** pelo embarcador ficaria restrita aos casos em que a transportadora opere para um único embarcador.

O art. 39 da resolução prevê exceções à contratação de uma única apólice, nas situações descritas abaixo, porém, tais exceções apenas se aplicam aos demais seguros tratados pela norma, não se estendendo ao **RCTR-C** e ao **RC-DC** (§ 4º):

(i) nas situações em que o segurado possuir filiais não cobertas pela apólice principal e desde que esteja mencionado o local de viagem em cada uma das apólices adicionais;

(ii) quando as demais apólices adicionais forem específicas para um determinado tipo de mercadoria não abrangida pela apólice principal; ou

(iii) quando o valor do embarque for superior ao Limite Máximo de Garantia (“LMG”) e houver recusa da seguradora, dentro dos prazos previstos na norma.

Ainda em relação ao **RCTR-C**, o normativo reforçou a hipótese de cobertura securitária para “incêndio ou explosão no veículo transportador localizado nos depósitos, armazéns ou pátios

usados pelo segurado, nas localidades de início, pernoite, baldeação e destino da viagem, ainda que os bens ou mercadorias transportados se encontrem fora do citado veículo” (art. 10, inciso III).

Já quanto ao **RC-DC**, a resolução trouxe as seguintes alterações em relação aos riscos cobertos, comparadas às previsões da Resolução CNSP nº 422/2011, agora revogada:

(i) nos riscos de desaparecimento total ou parcial da carga, em decorrência de apropriação indébita, estelionato, furto simples ou qualificado e extorsão simples ou mediante sequestro, não é mais necessário que este tenha ocorrido concomitantemente com o do veículo;

(ii) no risco de roubo da carga, não há mais previsão de que, para fins de caracterização da cobertura, o autor do delito tenha assumido o controle do veículo transportador, mediante grave ameaça ou emprego de violência contra o motorista;

(iii) em relação ao risco de roubo de mercadorias carregadas no veículo transportador, enquanto estacionado em depósitos do segurado, a nova resolução altera o prazo máximo de permanência dos bens no depósito de 15 dias corridos para o período a ser estabelecido nas condições contratuais do seguro, o qual não deverá ser inferior a 15 ou superior a 30 dias;

(iv) em relação ao risco de roubo de mercadorias durante viagem fluvial complementar à viagem rodoviária, a resolução deixa de se limitar à Região Amazônica e de exigir a abertura de inquérito policial; e

(v) o estabelecimento de franquia neste seguro continua sendo permitido, porém, não poderá se dar em valores ou percentuais incompatíveis com a capacidade econômico-financeira do segurado.

Quanto ao seguro de **RCOTM-C**, a resolução destaca que este não substitui os seguros de responsabilidade civil obrigatórios aos transportadores das demais modalidades quando eles forem terceiros contratados pelo operador de transporte multimodal para efetuar o transporte (art. 14).

Ainda, nos casos em que o operador de transporte multimodal de carga possua frota própria ou arrendada, em qualquer modalidade de transporte, ficará isento da contratação do respectivo seguro obrigatório (exceto o RC-DC), caso tenha contratado o seguro de RCOTM-C.

Quanto às disposições comuns a todos os seguros objeto da resolução, a minuta prevê:

- **Vedação à contratação coletiva (art. 22):** a apólice deve ser individualizada por segurado.
- **Riscos cobertos (arts. 23 a 27):** além dos prejuízos causados às cargas, as apólices também cobrirão as despesas para evitar o sinistro, minorar o dano ou salvar mercadorias, até o limite do valor da importância segurada do embarque, quando não contratada cobertura específica; e os custos de defesa, quando previstos no contrato. Quanto aos riscos de incêndio ou explosão durante o armazenamento de bens ou mercadorias pelo segurado, a resolução alterou a previsão anterior em relação ao prazo para prever que a cobertura se dará para as mercadorias que tenham permanecido pelo período mínimo de 15 dias e máximo de 30 dias.
- **Custos de defesa (art. 25):** a norma estabelece que as condições contratuais deverão dispor sobre as hipóteses de reembolso de custos de defesa do segurado e do reclamante. A nosso ver, a referência ao reembolso dos custos de defesa do reclamante é imprópria, assim como também não é clara a previsão de limitação “ao valor da diferença, caso positiva, entre o(s) limite(s) máximo(s) estabelecido(s) na apólice em vigor, e a quantia pela qual o segurado é civilmente responsável”.
- **Limite máximo de garantia (art. 32):** o LMG para cada viagem será fixado na apólice e o segurado se obrigará, nas operações que ultrapassem o limite, a comunicar à seguradora com antecedência mínima de três dias úteis da data do embarque, tendo a seguradora o mesmo prazo para se manifestar, sob pena de aceitação tácita.
- **Proposta (arts. 35 a 37):** o segurado deve comunicar à seguradora qualquer alteração

nos dados da proposta com no mínimo três dias úteis de antecedência da data de início da alteração pretendida, tendo a seguradora o mesmo prazo para se manifestar, sob pena de aceitação tácita. Especificamente nos seguros de **RCTR-C e RC-DC**, o Plano de Gerenciamento de Riscos deverá ser estabelecido entre o transportador (segurado) e sua seguradora, em documento próprio e que não ficará sujeito à atuação da Susep.

- **Averbações (arts. 40 e 41):** o segurado deve comunicar à seguradora todos os embarques abrangidos pela apólice antes da saída do transporte, por meio da entrega dos conhecimentos de transporte de carga ou do documento fiscal equivalente. Para os seguros de RCTR-C e RC-DC, nos casos em que for obrigatória a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), o segurado deverá, mediante transmissão eletrônica, efetuar a entrega do arquivo completo.
- **Indenização (arts. 50 e 51):** nos seguros obrigatórios, o pagamento da indenização será feito diretamente pela seguradora ao terceiro reclamante, com a ciência do segurado. A depender dos critérios estabelecidos na apólice, a seguradora poderá autorizar o segurado a efetuar o pagamento, reembolsando-lhe no prazo de dez dias úteis (prazo não previsto para outros ramos de seguro), a contar da apresentação da prova do pagamento. Já para os seguros que não sejam legalmente obrigatórios, a apólice deve estabelecer a forma de pagamento da indenização, se por reembolso, pagamento direto ao terceiro ou outras formas.

Quanto à **Dispensa ao Direito de Regresso (“DDR”)**, muito utilizada pelas seguradoras nas operações de transportes, o art. 53 da resolução prevê que a existência de cláusula nesse sentido, ou ainda de qualquer outro instrumento com a mesma finalidade, não isenta a contratação dos seguros de responsabilidade civil do transportador que sejam obrigatórios. O tratamento da Susep sobre esse instrumento parece resolver a controvérsia que havia sido instaurada no mercado no sentido de que a DDR teria sido extinta com a Lei nº 14.599/2023, o que, de fato, não ocorreu.

Ainda, em linha com a previsão do § 9º do art. 13 da Lei nº 11.442/2007, com as alterações da Lei nº 14.599/2023, o art. 54 da resolução dispõe sobre a possibilidade de o embarcador, no momento da contratação do frete, exigir que o transportador apresente cópia integral das apólices de seguro de **RCTR-C e RC-DC**, incluindo suas condições contratuais, taxas, prêmio e o Plano de Gerenciamento de Risco.

Como já havia sido previsto em sede de consulta pública, a resolução deixa de sugerir clausulados padronizados para os seguros, incluindo apenas diretrizes gerais e elementos mínimos obrigatórios que devem constar acerca de cada produto de seguro, em linha com a postura que vem sendo adotada pela Susep no sentido de flexibilizar a estruturação contratual e a criação de produtos pelas seguradoras.

Quanto aos produtos atualmente comercializados, os artigos 56 e 57 da resolução determinam o prazo de 180 dias para adaptação dos planos de seguro à nova norma, observando-se que os planos de seguros de **RCTR-C e RC-DC** que não forem adaptados serão automaticamente cancelados.

Por fim, a resolução revoga as Resoluções CNSP nº 182/2008; nº 183/2008; nº 184/2008; nº 219/2010; nº 247/2011; nº 256/2012; e nº 361/2018.

A equipe de **Seguros, Resseguros, Previdência Privada e Saúde Suplementar** do Demarest vem acompanhando de perto as alterações nos seguros de transporte e as práticas adotadas pelo mercado desde a edição da Medida Provisória nº 1.153/2022 e a publicação da Lei nº 14.599/2023, e permanece à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

**Fonte:** Demarest, em 01.10.2024