

**SEÇÃO BRASILEIRA DA AIDA  
GRUPO NACIONAL DE TRABALHO DE TRANSPORTES**

**ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA**

Data: 26.03.2015

II - Ata da Reunião do GNT Transportes em 26/03/2015, durante o IX Congresso de Direito do Seguro e Previdência.

**1. ANÁLISE CRÍTICA À EXONERAÇÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR PELA PERDA DE ATÉ 5% DO PESO DE CARGAS A GRANEL NOS PROJETOS DE LEI DO NOVO CÓDIGO COMERCIAL**  
(artigo 106 da Emenda 56 ao PL 1572/2011 e artigo 863 no PLS 487/2013)

Expositor: Paulo José Ferraz de Oliveira - Regulador de Sinistro de Transporte Marítimo e Comissário de Avarias - especializado em transporte à granel.

Com a palavra o expositor apresentou profundo e atual estudo sobre a realidade do transporte a granel sólido, destacando a estrutura portuária existente no Brasil e pontuando as principais causas de perda verificada na carga.

Dentre elas, destacou: 1. Fraude na pesagem; 2. Desvio intencional da carga; 3. Balanças mal calibradas; 4. Manuseio da carga e 5. Umidade.

Entende que o percentual de 1% é suficiente para contemplar a hipótese de quebra natural no transporte marítimo e apresentou dados empíricos demonstrando que o percentual de 5% proposto nos Projetos de Lei mostra-se exagerado porque desconsidera o atual estado das coisas.

Ressaltou que a nova legislação deveria levar em conta que a perda natural, dentre as causas de perda da carga a granel, é a que tem menor impacto. Lembrando que no percentual de 1%, considerado mais do que suficiente, já estão sendo computadas todas as causas de perda da carga.

Questionado sobre as formas de pesagem da carga, especificamente sobre as diferenças existentes entre o método de arqueação do navio e sobre a pesagem em balança eletrônica, informou que o método de arqueação é utilizado até hoje, mostrando-se muito confiável. Estima que a diferença entre os dois métodos não ultrapassa 0,7%.

Concluída a exposição foram abertos os debates tendo sido concluído que o percentual de exoneração de 5% a título de quebra natural previsto nos Projetos de Lei do Novo Código Comercial para o transportador marítimo não retrata o atual estado das coisas e poderá incentivar a desídia com impactos no custo Brasil.

**2. O NOVO SISTEMA JURÍDICO PORTUÁRIO E O SEGURO AMBIENTAL (Lei 12.815/2013 e Decreto 8.033/2013)**

Sobre o segundo painel contamos com a ilustre presença dos membros do Grupo Nacional de Trabalho de Seguro Ambiental e Sustentabilidade, em especial do Presidente do Grupo Dr. Pery Saraiva Neto, que em conjunto com o Presidente do Grupo Nacional de Trabalho de Transportes Dr. Darcio Mota, fizeram a exposição sobre o tema.

Destacada a importância das questões ambientais nas operações de seguro, especialmente no que diz respeito ao transporte.

Ressaltaram, também, a importância das questões ambientais envolvendo atividade dos portos,

relacionada ao transporte marítimo, em vista da nova legislação sobre os Portos (Lei nº 12.815/2013 e Decreto 8.033/2013).

Foram comentadas, ainda, a lei de resíduos sólidos (12.305/2010) e a Resolução ANTAQ nº 2190 de 2011.

Concluímos o painel com a certeza da crescente importância do seguro ambiental para os diversos ramos de atividade, especialmente no ramo do transporte e logística, o que exige .

O presidente do grupo destacou a importância de todos os membros buscarem novos assuntos para debate do grupo, finalizando a reunião com a indicação de que a próxima reunião seja marcada para o final o início de junho/2015.

Darcio José da Mota  
Presidente do GNT Transportes