

Novas resoluções do CNSP, julgamento da ADI 7579 pelo STF e outras notícias: confira na edição de agosto da Poranduba, newsletter de Ernesto Tzirulnik Advocacia.

Regulação

Novas resoluções do CNSP

O CNSP publicou recentemente duas normas infralegais importantes: depois da edição da Resolução CNSP 494, em 17 de julho de 2026, a respeito das operações de cosseguro, resseguro e retrocessão, foi publicada a Resolução CNSP 496, de 17 de agosto de 2026, que substitui a Circular SUSEP 621/2021, disciplinando as características gerais dos seguros de danos.

Além disso, a Resolução CNSP 496/2026 disciplina também para os ramos antes disciplinados pela Resolução CNSP 407/2021, agora revogada, que estabelecia um regime apartado para os chamados “seguros de grandes riscos”. Quando editada, essa norma foi alvo de [controvérsias](#), por criar uma distinção não prevista no Código Civil em razão do ramo de seguro, da importância segurada e mesmo do porte econômico do segurado ou tomador. Sua constitucionalidade era questionada na ADI 7074, que ainda não havia sido decidida pelo STF quando sobreveio a revogação.

Em vista da relevância dessas resoluções, a Poranduba dedicará duas edições especiais a detalhar o que elas trazem de novo: nos próximos dias, não deixe de conferir a *Poranduba Edição Extra #1 – O novo regime do resseguro e sua articulação com a Lei do Contrato de Seguro* e a *Poranduba Edição Extra #2 – Resolução CNSP 496/2026: o regime dos seguros de danos e a revogação da Resolução CNSP 407/2026*.

Tomada de subsídios para o Plano de Regulação SUSEP 2027.

A SUSEP abriu tomada de subsídios pela plataforma [Brasil Participativo](#), a fim de receber contribuições para o planejamento de regulatório do próximo ano. O prazo para submissões é **30.09.2026**.

STF decide ser constitucional o regime de contratação obrigatória de seguros para o transportador rodoviário de cargas

Na sessão virtual do Plenário de 07 a 18.08.2026, em votação unânime, o STF julgou improcedente a ação direta de inconstitucionalidade (ADI) 7579, em que a Confederação Nacional da Indústria (CNI) impugnava a alteração do art. 13, §§ 1º, 4º, II, e 5º, da [Lei 11.442/2007](#), pela Lei 14.599/2023.

Em síntese, a Lei 11.442/2007 já estabelecia a obrigatoriedade da contratação de seguro de responsabilidade civil do seu transportador rodoviário de cargas por danos à carga transportada (RCTR-C). Com essas alterações, tornou-se obrigatória também a contratação de seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas por desaparecimento de carga (RC-DC) e de responsabilidade civil de veículo (RC-V), que antes eram coberturas facultativas. Além disso, a lei, confirmando alteração já introduzida pela Medida Provisória 1.153/2022, estabelece que esses seguros devem ser contratados pelo próprio transportador, e não pelo embarcador.

Até a promulgação dessas regras, era comum que o próprio embarcador (titular da carga, que contrata o transporte) contratasse o seguro RCTR-C junto com seu seguro de transporte nacional (TN), que garante os interesses dos embarcadores sobre os bens transportados. Simultaneamente, a seguradora renunciava à sub-rogação (pela chamada “dispensa de direito de regresso”, ou “DDR”) contra o transportador ou oferecia cobertura no seguro RCTR-C; isso, porém, era feito apenas mediante o cumprimento, pelo transportador, de planos de gerenciamento de riscos (PGR) acordados entre o embarcador e sua seguradora.

No caso de descumprimento do PGR estabelecido, o transportador seria responsabilizado perante a seguradora do embarcador, ficando sua responsabilidade a descoberto – sem cobertura no RCTR-C e sem a DDR. Desse modo, a finalidade do seguro obrigatório não era atingida, servindo o RCTR-C, na prática, como um apêndice do TN.

Na ADI, além de vício formal na edição da Medida Provisória que se converteu em lei, alegava-se que os dispositivos de lei impugnados violariam princípios relacionados à liberdade de iniciativa, à razoabilidade e à proporcionalidade, uma vez que os embarcadores estariam em melhor condição do que os transportadores de contratar esse seguro. Conforme divulgado pelo STF, a Corte rejeitou esses argumentos, entendendo que a norma é compatível com a atuação reguladora do Estado, não interfere indevidamente no mercado de seguros e serviu para corrigir desequilíbrios que até então se verificavam na relação entre embarcadores e transportadores.

O [relatório](#) e os votos dos Ministros [Nunes Marques, relator](#), e [Flávio Dino \(voto-vista\)](#) podem ser consultados no sistema de consulta ao julgamento virtual. O acórdão ainda não foi publicado.

Como citar este texto: ERNESTO TZIRULNIK ADVOCACIA. STF decide ser constitucional o regime de contratação obrigatória de seguros para o transportador rodoviário de cargas. Disponível em: www.etad.com.br/poranduba. Acesso em: [data].

Jurisprudência

[REsp 2.246.432/SP](#). Em 18.08.2026, a 4ª Turma do STJ reformou acórdão que entendia que a seguradora, ao exercer os direitos do segurado em que se sub-rogou, estava vinculada à cláusula compromissória prevista no contrato entre segurado e terceiro. Segundo o acórdão recorrido, a ciência da convenção da arbitragem era implícita. O entendimento do STJ, porém, foi em sentido diverso: a Turma estabeleceu distinção entre os julgados citados nas alegações das partes e o caso em análise, afirmando que *in casu* havia seguro de riscos operacionais, no qual não se esperava que a seguradora examinasse os contratos do segurado, à diferença dos seguros de riscos de transporte e garantia, por exemplo. Por isso, entendeu-se que nessa hipótese não há fundamento jurídico para obrigar a seguradora à arbitragem.

Fonte: ETAD, em 31.08.2026