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