

GRUPO NACIONAL DE TRABALHO - TRANSPORTES ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA

Data: 19/02/16 – 6^a feira

Horário: das 10:00 às 11:30

Local: Sede da AIDA Brasil à Rua da Consolação nº 222 - São Paulo/SP

PRESENTES

Cesar Papassoni

Daniel Lisboa

ATA DA REUNIÃO

1. X Congresso Brasileiro de Direito do Seguro e Previdência - VITÓRIA

A Reunião de GNT Transportes será realizada no dia 04/03/2016 entre as 14:30 e 16:00 hs, em sala a ser definida, no próprio Hotel Sheraton Vitória.

O tema será AVARIA MARÍTIMA E PORTUÁRIA. DISTINÇÕES E RESPONSABILIDADES DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO, DO OPERADOR PORTUÁRIO E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, cuja exposição ficará a cargo do ilustre Dr. Francisco Carlos de Moraes Silva, advogado especialista em Direito Portuário e Marítimo e autor de inúmeras obras sobre o assunto.

2. Balanço das atividades do grupo 2014/2015

O Relator encaminhará à Diretoria da AIDA a relação de eventos que o GNT Transportes participou no período.

3. Projetos Legislativos de interesse do GNT - Transportes

Dr. Daniel Raplace Lisboa noticiou a tramitação de dois Projetos de Lei que alteram o artigo 13 da Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007:

- [Projeto de Lei nº 2080/2015](#)
- [Projeto de Lei nº 3463/2015](#)

Os PLs serão divulgados aos membros do grupo para conhecimento e manifestação, e serão objeto de estudo cuja relatoria estará a cargo do Dr. Daniel Lisboa.

4. O Presidente noticiou a tramitação do [Projeto de Lei nº 7646/2010](#), que obriga proprietários de veículos transportadores rodoviários de carga a contratar seguro contra danos materiais provocados a terceiros.

O PL também é objeto de estudo pelo GNT Responsabilidade Civil, com quem o Presidente entrará em contato para otimizar o estudo.

5. O Presidente relatou preocupação de empresas em relação às Cláusulas de Limitação de Responsabilidade inseridas no *Bill of Lading House* emitido pelos Operadores de Carga (*freight forwarder*).

Foi observado que além da *Paramount Clause*, que determina a legislação aplicável e comumente remete à aplicabilidade de um regime convencional, geralmente às Regras de Haya Visby ou, alternativamente à Convenção de Bruxelas (1924), conhecidas como Regras de Haia, às Regras de Hamburgo ou à COGSA 1936 (EUA) ou a uma determinada lei estatal, regras estas não ratificadas pelo Brasil, o B/L House traz outra denominada *Amount of Compensation*, que estabelece a limitação para dano ou extravio da mercadoria transportada ao valor máximo de USD 500 por

pacote ou volume, ou USD 2 por quilograma.

Essa limitação de responsabilidade é imposta pelo Agente de Carga à Seguradora quando do resarcimento da indenização paga ao segurado, tem prejudicado o direito de regresso e gerado embates no Poder Judiciário.

O tema será objeto de estudo mais aprofundado pelo Relator: Darcio José da Mota

6. Análise de Jurisprudência

O Presidente apresentou duas decisões recentes do TJ-SP.

A primeira decidiu pelo afastamento da excludente de responsabilidade do transportador por assalto à mão armada (caso fortuito ou força maior) em função do descumprimento das disposições contidas no Plano de Gerenciamento de Risco (Apelação nº 4023462-71.2013.8.26.0224).

A segunda afasta a aplicação da decadência prevista no artigo 754 do CC em relação à seguradora sub-rogada nos direitos do segurado, por entender que esta obrigação está restrita à relação contratual existente entre o destinatário e a transportadora (Apelação nº 1068857-87.2014.8.26.0100).

**DÁRCIO JOSÉ DA MOTA
Presidente do GNT - TRANSPORTES**