

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

### ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA

DIA: 10/02/2017

INÍCIO: 10:00

TÉRMINO: 12:00

LOCAL: Sede da AIDA (Rua da Consolação, nº 222, 8º andar – São Paulo/SP)

### NOVIDADES NA ÁREA DE TRANSPORTES

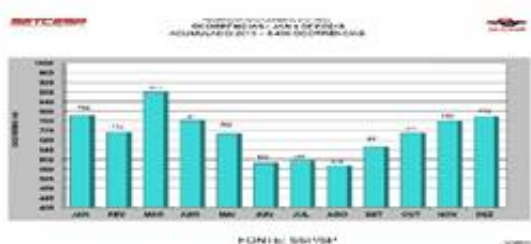
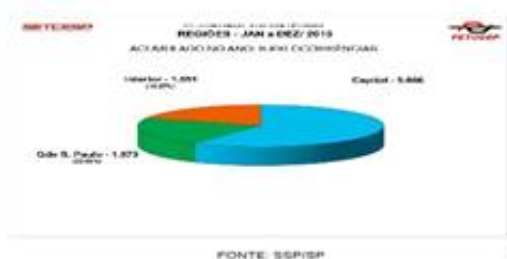
#### Roubo de Carga no Estado de São Paulo: 2015 x 2016 (Fonte SSP/SP):

Ano de 2015: 8.490 ocorrências

Ano de 2016: 9.943 ocorrências

Aumento de 17,11% em relação ao ano anterior

Área de incidência: 80,95% na Capital e Grande São Paulo



Segundo levantamento feito pelo Grupo Tracker, apesar dos sistemas de rastreamento e monitoramento dos veículos transportadores, os eventos envolvendo cargas foram os que tiveram a maior alta no Brasil, 43,66% no comparativo entre 2016 e 2015.

A Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (Fetranscarga) divulgou nota afirmando que o aumento no número de casos de roubos de carga no Rio de Janeiro é devido a facilidade com que os criminosos abordam os transportadores. Segundo o presidente da Federação, Eduardo Rebuzzi, o roubo de carga, atualmente, é uma das maiores fontes de renda dos traficantes do Rio de Janeiro. Ele faz parte de um grande crime organizado que utiliza este ato como um negócio. E como as leis são muito brandas para os receptores desses produtos roubados, acaba gerando um despudor destes criminosos", disse.

**RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo e estabelece as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.

**XI CONGRESSO BRASILEIRO DA AIDA BRASIL EM GOIÂNIA (30/03 a 01/04/2017)**

Escolha do tema e preparação da Reunião do GNT no Congresso:

Empresas de Gerenciamento de Riscos – Proposta de (Auto)Regulamentação da Atividade

O Presidente ressaltou a relevância e atualidade do tema, que coincide com o artigo apresentado pelo GNT para publicação na próxima edição da obra Aspectos Jurídicos dos Contratos de Seguro.

De fato, na busca de uma subscrição operacional lucrativa para a carteira do ramo transportes os contratos de seguro passaram a restringir determinadas mercadorias, elevaram a participação obrigatória do segurado no sinistro e exigiram que o segurado - embarcador e/ou transportador -, implantassem medidas de prevenção do roubo e viabilização da recuperação da carga, por meio da implementação do chamado Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR), cujo maior ou menor grau de controle da segurança na logística varia, entre outros itens, por conta do tipo e volume da mercadoria transportada, do valor da carga, do trajeto a ser percorrido, etc.

É esse cenário de insegurança pública que há muitos anos assola o país que impulsionou o desenvolvimento de empresas de gerenciamento de riscos. Por meio de uso da tecnologia de informação e métodos de detecção e prevenção de riscos, elas oferecem ao mercado de logística e seguro uma gama de serviços que passam pela avaliação, mapeamento e monitoração dos riscos na operação de armazenamento e transporte e implementação de medidas de proteção, tais como: pesquisa, cadastro e liberação do motorista, telemetria, rastreamento do veículo e carga, instalação e manutenção de atuadores de trava e alarmes, realização de escolta, controle de paradas em pontos de vistorias, etc.

O ponto de destaque do tema é suscitar o debate na indústria de seguros a respeito da necessidade de regulamentação ou auto-regulamentação do exercício da atividade de gerenciamento de riscos logísticos e securitários. Trata-se de um segmento especializado que detém informações estratégicas de inúmeras empresas e realiza o monitoramento de sistemas de segurança patrimonial, mas não está sujeito a nenhum tipo de controle e fiscalização.

A reunião do GNT no XI Congresso será o ponto inicial dos debates que será amplificado em evento a ser realizado durante esse ano.

**Definição dos Temas para eventos no ano de 2017**

O GNT decidiu organizar dois eventos no decorrer deste cujos temas são:

Debate de proposta de regulamentação ou auto-regulamentação da exploração da atividade de gerenciamento de riscos no transporte de carga.

O Seguro de Transportes específico para o NVOCC (non-vessel-operating common carrier), operador de transporte, não armador, que emite conhecimento de embarque próprio (B/L house) e que trabalha na exportação para um país, atendendo aos embarcadores de pequenos volumes.

**Jurisprudência****REPARAÇÃO DE DANOS. TRANSPORTE AÉREO. EXTRAVIO DE BAGAGEM.**

Prevalência das normas do Código de Defesa do Consumidor. Responsabilidade objetiva da ré,

prestadora de serviço de transporte (artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor). DANO MATERIAL. Ocorrência. Extravio da bagagem que restou incontroverso. Valor da indenização mantido, pois em consonância com o contexto probatório. Deve ser integral, conforme jurisprudência pacífica nesse sentido. DANO MORAL. Ocorrência. Situação vivenciada pelo autor que não retrata mero contratempo ou simples aborrecimento, pois reveladora de abalo psíquico passível de ser indenizado. Indenização mantida. "Quantum" fixado adequado, pois atendeu aos princípios da equidade, proporcionalidade e razoabilidade. JUROS DE MORA. Termo inicial. Citação. Hipótese de responsabilidade contratual. Sentença mantida. Apelação não provida. (Apelação nº 0054502-97.2011.8.26.0002 - 15ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, Rel. Jairo Oliveira Junior, j. 26/01/2016)

**TRANSPORTE MARÍTIMO** - Ação de cobrança de sobreestadia (demurrage) de contêiner - Prescrição quinquenal ou decenal, inaplicável o prazo anual - Transporte unimodal - Entendimento jurisprudencial consolidado neste Egrégio Tribunal de Justiça no julgamento de Incidente de Uniformização de Jurisprudência pela Turma Especial do Direito Privado II de que a prescrição é regida pelo prazo quinquenal previsto no artigo 206, § 5º, I, do Código Civil quando prevista no contrato taxa de atraso, ou decenal à falta dessa previsão - Preliminar rejeitada - Natureza Contratual - Entendimento dominante de que a sobreestadia (demurrage) não é cláusula penal, mas indenização pré-fixada pelo descumprimento contratual quanto à devolução de contêiner, pois a finalidade é a de compensar o proprietário de eventuais prejuízos sofridos em razão da retenção indevida por prazo superior ao contratado (free time), dispensando prova de culpa do atraso, bastando sua mera ocorrência - Ação procedente - Sentença mantida - Recurso desprovido com honorários advocatícios majorados para o p o percentual de 15%, no patamar médio (artigo 85, § 11º do NCPC).

(Apelação nº 1013669-81.2014.8.26.0562 15ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, Rel. José Wagner de Oliveira Melatto Peixoto, j. 1º/02/2017)

### **Assuntos Gerais**

Data das próximas reuniões: 28/04/2017 e 26/05/2017, às 10:00hs

### **DARCIO JOSÉ DA MOTA**

Presidente do GNT - TRANSPORTES