

INFORME

Michelle Lima
Julhi Almiron Bonespírito

**TRANSPORTADOR
FIQUE POR DENTRO**

Pontos de atenção e as novas exigências legais de seguro obrigatório.

Apresentação

Para ajudar os principais tomadores de decisão do Setor de Logística e Transportes, o *Hub* de Prevenção e Resolução de Conflitos de **Vaz de Almeida Advogados** preparou uma leitura técnica a respeito da responsabilidade civil dos transportadores, as mais recentes atualizações na legislação aplicáveis e as cautelas recomendadas.

Ótima leitura!


Michelle Lima

pelo *Hub* de Prevenção e Resolução de Conflitos.

Julhi Almiron Bonespírito

Sócia da Área.

Campinas, 26 de julho de 2023.

A última versão deste documento está aqui! 

O ordenamento jurídico também estabelece o início e o fim do período de incidência da responsabilidade: ela começa com o recebimento da carga e termina com a sua entrega ao destinatário.

Quanto à limitação pecuniária da responsabilidade, tem-se que ela deve se ater ao valor atribuído à mercadoria pelo expedidor, que geralmente segue declarado na nota fiscal e no conhecimento de transporte.

II - Alterações legislativas e cautelas recomendadas.

Adentrando nos precisos termos da Lei n. 11.442 (2007), os transportadores e seus subcontratados seriam então liberados de sua responsabilidade em razão de (i) «ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga»; (ii) «inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga»; (iii) «vício próprio ou oculto da carga»; (iv) «manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos»; (v) «força maior ou caso fortuito» e, ainda, (vi) «contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte» (RCTR-C).

Contudo, vale a ressalva de que a última hipótese versada está mais alinhada com a redação anterior do referido diploma legal, que previa expressamente que, quando o seguro obrigatório fosse firmado pelo contratante de serviços, estaria o transportador liberado de sua contratação. No entanto, não é mais esse o cenário configurado, conforme se passará a discorrer.

E mesmo à época, já havia entendimentos jurisprudenciais no sentido de que se estava a falar de isenção de contratação, mas não isenção de responsabilidade, uma vez que o direito de regresso da seguradora permanecia preservado, a par das disposições do Código Civil e da Constituição Federal, que garantem o direito à reparação integral do dano.

Adentrando nas cautelas recomendadas, elas partem de «lugares comuns», tais como (a) zelar pela correta amarração e acondicionamento da carga, a fim de que ela esteja devidamente protegida, evitando prejuízos decorrentes de deslocamentos, tombamentos e danos durante o transporte; (b) realizar uma adequada sinalização do veículo (inclusive com a indicação de carga pesada ou perigosa), para evitar a perda ou avaria de mercadoria em razão de um acidente de trânsito, bem como; (c) recusar a coisa cuja embalagem seja inadequada, bem como a que possa pôr em risco a saúde das pessoas, ou danificar o veículo e outros bens.

Ademais disso, também é importante que o prestador de serviços de transporte se atente à escolha de rotas e horários menos perigosos, evitando que se compreenda pela colocação da carga em risco de eventuais atos delitivos.

Já no que diz respeito às cautelas obrigatórias, tem-se, de modo mais amplo, o dever de (i) recusar a coisa cujo transporte ou comercialização não sejam permitidos, ou que venha desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento; (ii) manter a empresa transportadora regular com as suas licenças, alvarás, e com o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), que deve ser renovado periodicamente; (iii) bem como proteger a carga com os seguros obrigatórios e eventuais coberturas complementares que possam ser contratadas a critério do transportador e do embarcador (proprietário da carga).

Sim. Se está a falar de seguros obrigatórios, no plural, e é essa a mais recente alteração legislativa que veio para impactar a dinâmica negocial nos contratos de transportes — embora pouco ou quase nada tenha se falado do assunto.

Trata-se das alterações trazidas pela Lei n. 14.599, de 2023, que entrou em vigor em 20 de junho de 2023, data da sua publicação. Ela passou a alterar, sobretudo, as estipulações sobre seguro que constavam na consolidada Lei n. 11.442 (2007), a qual conferia obrigatoriedade a um único tipo de seguro.

III - Transporte de cargas perigosas.

De outro lado, quando se está a falar de cargas perigosas, é importante que os transportadores disponham de apólices de seguro específicas para proteger contra riscos e responsabilidades potenciais, uma vez que correspondem a cargas com grande risco de contaminação, vazamento, explosão ou incêndio. Afinal, em caso de acidentes com esse tipo de carga, os impactos podem ser graves tanto aos envolvidos, como até mesmo ao meio ambiente.

Em primeiro lugar, é necessário que o transportador detenha uma licença especial para o manuseio e transporte. Adentrando nos seguros de carga aplicáveis, recomenda-se que além do RCTR-C e ao RC-DC, ambos agora obrigatórios, seja igualmente contratado o Seguro de Responsabilidade Civil e Ambiental (RC Ambiental). Embora não haja uma previsão legal específica a seu respeito, muitas empresas têm optado por adquirir esse tipo de seguro como parte de sua gestão de riscos e responsabilidade social.

É importante observar que os requisitos específicos de seguro e cobertura podem variar de acordo com o tipo de carga perigosa transportada e as regulamentações estabelecidas pelas autoridades competentes, sendo um diferencial o assessoramento por consultores especializados para encontrar a cobertura que se revele mais adequada, atendendo aos requisitos legais e protegendo devidamente suas operações.

Do mesmo modo, é aconselhável consultar a pertinência de regulamentações ou diretrizes adicionais fornecidas por agências reguladoras, como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ou a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), para garantir total conformidade com todas as regras e regulamentos aplicáveis relacionados ao transporte de cargas perigosas no Brasil.

IV - Considerações Finais.

É sabido que o Direito responde, evolutivamente, às mudanças sociais. Em um país de extensa malha rodoviária, responsável pela movimentação de grande parcela da economia, tem sido cada vez mais comum e previsível o fenômeno do roubo de cargas — que culminou por se tornar um risco assumido na atividade de transporte. Tanto é que a cobertura securitária, antes facultativa em relação ao desaparecimento de cargas, tornou-se, agora, obrigatória. O número grande de sinistros envolvendo terceiros também pode ter sido um fator a ter impulsionado a inclusão do Seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V).

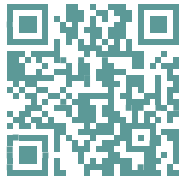
A assunção de um tom compulsório ao Plano de Gerenciamento de Risco também é um importante avanço — em tom preventivo e não apenas ressarcitório como até então verificado.

Observa-se que as novas disposições introduzidas não apenas simbolizam um recrudescimento da cobertura securitária, como a majoração dos gastos na contratação. De qualquer modo, segue sendo essencial a conscientização de contratantes e transportadores de todos os liames de uma possível responsabilização, justamente com a finalidade de evitar processos judiciais, acidentes aos envolvidos e terceiros, bem como máculas ao nome da organização.



Michelle Lima,
pelo *Hub* de Prevenção e
Resolução de Conflitos.

Julhi Almiron Bonespírito,
Sócia da Área.





Acritas Stars

Independently rated lawyers



Barão de Itapura, 2323
8º andar, Guanabara
Campinas SP, Brasil
13073-300

+55 19 3252-4324