

Publicada lei que altera os seguros dos transportadores e seguro de cargas Lei nº 14.599/2023 é fruto da tramitação da MP nº 1153/2022, com importantes mudanças para a estrutura do seguro

Por Márcia Cicarelli e Camila Prado

Lei nº 14.599/2023 é fruto da tramitação da MP nº 1153/2022, com importantes mudanças para a estrutura do seguro

Foi publicada hoje no Diário Oficial da União a Lei nº 14.599/2023 que, dentre outras mudanças relativas a normas de trânsito e questões administrativas, traz importantes alterações para os seguros de transportes de carga no Brasil.

A norma sancionada pela Presidência da República altera a Lei nº 11.442/2007 (Lei do Transporte Rodoviário de Cargas) em seu artigo 13, que dispõe sobre a contratação de seguros por embarcadores e transportadores.

A sanção é oriunda do Projeto de Lei Conversão de nº 10/2023, resultado da tramitação da Medida Provisória nº 1.1153/2022 (“MP 1153”), editada na legislatura anterior e que também afetava o mercado dos seguros de transportes.

Trazemos a seguir as principais alterações promovidas pelo texto legal sancionado ao seguro de cargas, com atenção especial para (i) as mudanças nos seguros obrigatórios e (ii) a manutenção da possibilidade de estipulação do seguro de responsabilidade civil do transportador. Cada item abaixo refere entre parênteses o artigo da Lei nº 11.442/2007 (norma alterada).

I. Contratação do RCTR-C por estipulação – mantida (art. 13, caput)

Considerado um tema de ampla repercussão no mercado de seguro de transportes, a possibilidade de estipulação do seguro de responsabilidade civil do transportador (RCTR-C) pelo embarcador foi mantida na nova norma.

Neste sentido, a Lei publicada dá tratamento diferente daquele originariamente previsto na MP 1153, que falava em *contratação exclusiva* pelo transportador e vedava, portanto, a contratação por estipulação pelo embarcador. A nova norma, por outro lado, reflete disposições já contidas no Decreto-Lei nº 73/1966 e Decreto nº 61.867/1967 ao referir que os seguros de responsabilidade civil do transportador são de contratação *obrigatória*, e não *exclusiva*, dos transportadores.

II. Alteração dos seguros obrigatórios (art. 13, incisos I, II e III, e § 8º)

A norma refere que são de contratação obrigatória dos transportadores os seguros de responsabilidade civil do transportador rodoviário carga (RCTR-C), desaparecimento de carga (RC-DC) e responsabilidade civil de veículo utilizado em transporte de cargas por danos a terceiros (RCV).

Trata-se de uma novidade para os seguros de responsabilidade civil do transportador rodoviário por desaparecimento de carga (RC-DC) e responsabilidade civil de veículo por danos a terceiros (RCV), antes facultativos.

Além disso, a Lei nomeia como *facultativo* o seguro de transporte nacional contratado pelo proprietário da mercadoria transportada, uma mudança importante com relação ao que previa o Decreto-Lei nº 73/1966 e Decreto nº 61.867/1967, que impunham a contratação obrigatória do seguro de transportes de mercadorias no território nacional.

Anotamos, porém, que a revogação tácita do Decreto-Lei nº 73/66 quanto aos seguros obrigatórios pode ser passível de questionamento, considerando entendimentos no sentido de que o Decreto-Lei teria status de lei complementar e, portanto, não poderia ser alterado por lei ordinária, hierarquicamente inferior.

III. Alteração para os planos de gerenciamento de risco (art. 13, § 1º)

Os planos de gerenciamento de risco (“PGR”) são um conjunto de previsões de prevenção de acidentes e roubos para os transportes de carga, atualmente associados a cláusulas de dispensa de direito de regresso (“DDR”) pelas seguradoras dos embarcadores.

No arranjo que vigorava antes das alterações da MP 1153 e desta Lei, o cumprimento do PGR era condição para que a seguradora do embarcador não exercesse o direito de regresso contra o transportador em caso de desaparecimento da carga.

Neste contexto, a norma sancionada dispõe que os seguros de responsabilidade civil por danos à carga (RCTR-C), desaparecimento e roubo (antigo RCF-DC) devem estar vinculados a um PGR estabelecido de comum acordo entre o transportador e sua seguradora.

Desta forma, o PGR passará a estar associado ao seguro de responsabilidade do transportador, ao contrário da prática anterior de mercado, que o vinculava às DDR ao seguro do embarcador.

Por outro lado, a Lei também dispõe que o embarcador poderá exigir medidas adicionais de segurança àquelas previstas no PGR vinculado aos seguros RC do transportador, mas os custos associados a sua implementação deverão ser suportados pelo próprio contratante e não pelo transportador. Ainda, o proprietário da mercadoria poderá exigir do transportador a cópia de sua apólice com as condições, o prêmio e o gerenciamento de risco contratados (§9º).

O que se observa é uma mudança com relação ao texto da MP 1153, que previa restrições à vinculação do PGR a seguros contratados pelo contratante do serviço dos transportes com relação às coberturas já contidas no seguro de responsabilidade civil do transportador.

IV. Apólice única para seguros de responsabilidade (art. 13, § 5º)

A nova Lei traz a determinação de que os seguros de responsabilidade civil do transportador rodoviário (RCTR-C) e por desaparecimento de carga (RC-DC) deverão ser contratados por apólice única, vinculada ao Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas (RNTRC).

A previsão se sobrepõe a disposição anterior da Resolução CNSP nº 219/2010 (seguro RCTR-C) que tratava a contratação por apólice única como *facultativa* (art. 3º).

Isso não impede a contratação de coberturas adicionais vinculadas aos seguros RCTR-C e RC-DC, conforme § 2º do artigo 13 (*os seguros previstos nos incisos I, II e III do caput deste artigo não excluem nem impossibilitam a contratação facultativa pelo transportador de outras coberturas para quaisquer perdas ou danos causados à carga transportada não contempladas nos referidos seguros*).

V. Restrição para regresso envolvendo subcontratação de TACs (art. 13, § 2º)

Um dos pontos trazidos pela MP 1153 e preservado pela Lei sancionada foi a proteção aos Transportadores Autônomos de Carga (motorista pessoa física que possui veículo de carga e presta serviços de frete) nas hipóteses em que o serviço de transporte é subcontratado.

De acordo com o texto publicado, nas hipóteses em que houver subcontratação do TAC, os seguros RCTR-C e RC-DC deverão ser contratados pelo contratante do serviço emissor do conhecimento de transporte, hipótese em que o TAC será considerado como seu preposto e estará vedada a sub-rogação da seguradora contra o transportador.

VI. Vedação de desconto do frete de taxas de seguros envolvendo TACs (art. 13-B)

Por fim, a norma sancionada também protege os Transportadores Autônomos de Carga quando veda que os embarcadores, transportadores e cooperativas de transporte descontem do frete valores referentes a taxas administrativas e do seguro, sob pena de terem que indenizar ao TAC o valor referente a duas vezes o frete contratado.

A norma entrou em vigor hoje e sua íntegra pode ser consultada neste [link](#).

A equipe de Seguros, Resseguros, Previdência Privada e Saúde Suplementar do Demarest vem acompanhando os impactos que a norma sancionada poderá ter sobre os seguros contratados por embarcadores e transportadores, e está à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos sobre o tema.

Fonte: Demarest, em 20.06.2023
