



BR DO MAR: COMENTÁRIOS AOS ARTIGOS QUE TRATAM DIRETAMENTE DE SEGUROS E TRANSPORTES

Paulo Henrique Cremonese / Rubens Walter Machado Filho

Em 14 de janeiro escrevemos e fizemos circular pelas redes sociais breves notas sobre a recém-criada e já famosa lei BR do Mar [Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022]

Três dias depois, o Portal Jurídico as publicou. Por oportuno, repetimos o seu conteúdo, que bem introduz ao estudo que seguirá.

Abrimos aspas

BR do MAR

Breve nota informativa

O projeto de lei aprovado e sancionado com vetos pelo Presidente da República visa a estimular o transporte pela costa marítima brasileira (CABOTAGEM), aumentando a frota nacional e diminuindo os custos e o tempo do transporte de produtos para exportação entre portos nacionais. Bom exemplo disso é o escoamento de produtos agrícolas e demais insumos, que acaba por saturar as vias rodoviárias, bem como entradas e saídas dos portos brasileiros.

Consiste o incentivo em que empresas estrangeiras de navegação poderão realizar o transporte interno (cabotagem) desde que preencham os requisitos legais. A nova regra permitirá que possam atuar sem frota própria, por meio de fretamento de embarcações de EBN-i (Empresa Brasileira de Investimento na Navegação).

Embarcações estrangeiras serão autorizadas a navegar pela costa brasileira com a suspensão da bandeira de origem. Esta vincula obrigações legais, comerciais, fiscais, ambientais e trabalhistas. Daí a inovação e a perspectiva de fomento de negócios com a flexibilização normativa.

Desse modo, empresas estrangeiras e brasileiras poderão investir nas EBN-i's, transferindo às empresas de navegação direitos de afretamento por tempo determinado.



Mesmo com a criação dessa nova empresa (EBN-i), empresas estrangeiras poderão ter o controle financeiro das operações. Espera-se com isso um substancial crescimento dos negócios em geral, impulsionado pelo desenvolvimento de setor de transportes.

Principais Vetos:

- Incentivo fiscal – Reporto (não prorrogação do benefício fiscal para desobrigar investimentos em portos e ferrovias.)
- 2/3 da tripulação composta de brasileiros em cada nível técnico de oficialato e em cada ramo de atividade (convés e máquinas)



Pontos Positivos da Lei sancionada:

- Estimular o transporte marítimo (rodovia do mar)
- Diminuir o fluxo rodoviário (custo elevado, tempo, minimização de riscos)
- Aumento da eficiência logística
- Melhorar a conectividade entre os portos, facilitando as exportações (e importações)
- Criação de novas empresas (possivelmente novos segurados)

Especificamente para o seguro:

- Aumento na emissão de apólices de seguros
- Criação de novos produtos
- Maior segurança em caso de ressarcimento (empresas mais saudáveis)

Ponto de alerta:

Art. 19. A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações.

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações próprias ou afretadas.

Acreditamos que o mercado segurador brasileiro deve se preparar para a expansão comercial, principalmente porque um dos requisitos legais para o empreendedorismo ancorado na nova lei será o seguro de Responsabilidade Civil.



Responsabilidade Civil que não foi alterada e que se manterá com o rigor atual, reforçando a importância do seguro.

A lei contempla a possibilidade de contratar o seguro no exterior. Ousamos pensar, porém, que a robustez do mercado brasileiro é bastante para enfrentar a competição internacional. Considerando as normas brasileiras em geral e a realidade nada ortodoxa do país, operar com o seguro interno ainda será a melhor opção.

Serão imensas as oportunidades, tendo em conta o enorme déficit brasileiro em transportes; um redesenho no atual desbalanceamento das matrizes de modais é esperado. As seguradoras, os corretores e os protagonistas do negócio de seguros no Brasil podem aspirar a grandes coisas e segurados nas duas pontas: cargas e transportes.

Em breve, apresentaremos estudos dos principais artigos da lei.

Agradecemos a atenção.

São Paulo, 14 de janeiro de 2022

Rubens Walter Machado Filho e Paulo Henrique Cremonese

Fechamos aspas

Feita a introdução, passamos a comentar a lei, seus aspectos gerais e alguns dos artigos. Escolhemos os artigos que consideramos mais relevantes para as áreas que imediatamente nos interessam: seguros, transportes, responsabilidade civil.

Basicamente, este texto trata de partes da lei segundo os interesses do Direito dos Seguros, o Direito dos Transportes e o Direito de Danos¹.

Vejamos:

Dos comentários gerais

A primeira coisa a dizer é que se trata de lei mista. Contém elementos de Direito Público e de Direito Privado.

Muitas de suas normas são tipicamente de Direito Administrativo, orientadas aos gestores públicos, e outras, administrativas e civis, voltadas aos empreendedores do setor de transportes. Há normas que tratam de temas trabalhistas e outros sobre particularidades do contrato de afretamento. Também há aquelas que dispõem sobre a possibilidade de atuação do empreendedor

¹ Direito de Danos não é expressão ainda de uso comum no Brasil. Trata-se, porém, de realidade disciplinar no Direito europeu. Entende-se como tal a sistematização das responsabilidades civis subjetiva e objetiva, extracontratual e contratual, premiando o conceito da reparação civil ampla e integral.





estrangeiro e os procedimentos administrativos a fielmente seguir. Há, por fim, normas de estampa tributária ou puramente de Direito Público.

Poucos são os artigos da lei revestidos de eficácia plena. A maior parte é de conteúdo programático, de eficácia contida ou limitada.

Há, portanto, normas que expõem políticas a serem seguidas pelo país, valores sociais e conceitos econômico-financeiros (todos voltados ao fomento do negócio de transportes), e normas que se remetem a outras, existentes ou ainda por criar, inibindo assim sua autoexecução.

Longe de ser um problema, a natureza da maior parte das normas indica que é justo esperar um vertiginoso crescimento do setor de transportes no país. Mas seria ingênuo acreditar que ele se dará de um momento para o outro, quase que imediatamente.

Para se concretizarem os benefícios pretendidos pela lei dependerão de grande esforço político do Estado brasileiro, investimentos pesados da iniciativa privada e, em alguma medida, do trabalho rápido e eficaz dos legisladores.

Sabemos que tudo isto é de uma característica obviedade, mas a lei, por mais alvissareira e bem-vinda que seja, não mudará nada sozinha, isto é, se o trabalho duro, por parte de quem de direito, não for imediatamente iniciado. Daí a necessidade de unir esforços. Empresários do setor, exportadores e importadores em geral, setores importantes como os de seguros e de comércio exterior e, mesmo, a comunidade jurídica têm que exigir das autoridades governamentais e legislativas a transformação dos programas normativos em atos.

Justa ressalva à parte, a lei é muito boa; tende a representar um divisor de águas no cenário logístico de transportes brasileiros, que é, infelizmente, um dos mais carentes dos países com certo protagonismo econômico no mundo.

Dito isso, e considerando que a maior parte da lei é de índole administrativa ou orientada apenas para o empreendedor gerir seus interesses e investir no setor e no país, passamos a tratar dos poucos artigos que efetivamente mergulham no Direito dos Seguros, no Direito dos Transportes e no Direito de Danos.

Da ausência notável: responsabilidade civil do transportador

Algumas ausências são como que presenças viradas do avesso. Fazem-se notar e assim não raro nos chamam mais atenção do que as efetivamente presentes. Uma delas é a do tema responsabilidade civil do transportador/afretador. Uma falta excelente, aliás.

Não dedica a lei sequer uma linha ao assunto, e nós, que trabalhamos muito com o Direito dos Transportes e o Direito Marítimo, temos apenas isto a dizer aos que a elaboraram: muito obrigado.

Houvesse alguma e fosse eventualmente diferente da que há muito existe no ordenamento jurídico brasileiro, a confusão estaria instaurada, e ficariam muito prejudicadas, talvez mortalmente feridas, a ideia de *segurança jurídica*, denominada de *estabilidade regulatória*, inciso III, e as de *transparência e integridade*, inciso XII, diretrizes do art. 2º.



Isso porque, se tratasse da responsabilidade civil, poderia criar um *double standard* sobre o assunto: um para a responsabilidade civil em geral do transportador, especialmente o marítimo de longo curso e, outro, para o marítimo de cabotagem.

Desnecessário prosseguir muito nessa linha para afirmar que a estabilidade regulatória não seria alcançada. Pior, seria esgarçada. Se hoje, com um dos melhores regimes do mundo, unificado, a Justiça brasileira assiste a grandes discussões a respeito, o que imaginar de alguma inovação legislativa nesse sentido?

Daí os aplausos aos legisladores por cuidarem de “não mexer em time que está vencendo”. Não há *transparência e integridade* em qualquer norma, legal ou contratual, que não respeite a responsabilidade civil e integral do causador de dano. Dizíamos isso ontem. Dizemos hoje. Diremos amanhã.

Sabemos que a diretriz do inciso XII não foi criada com o objetivo de tratar exatamente disso. Todavia, não é de modo errado algum supor que ela também pode servir para tanto. No tempo atual, marcado pelo conceito de riscos, é imprescindível que autores de danos arquem com suas responsabilidades.

Os que exercem atividades de riscos respondem objetivamente pelos danos e prejuízos (art. 927, parágrafo único, do Código Civil²). Seria contrassenso dispor da responsabilidade objetiva sem a integralidade da reparação.

No Brasil, tem-se o princípio da reparação civil integral expressamente previsto no art. 944, *caput*, do Código Civil³ e no rol exemplificativo do art. 5º, principalmente nos incisos V e X, da Constituição Federal⁴.

Na condição de gerenciador de fonte de risco, o transportador responderá sempre de forma objetiva e integral pelos danos derivados de suas atividades, sejam estes provocados em contextos contratuais ou extracontratuais. Nos contextos contratuais, soma-se ao manejo de fonte de riscos o fato, absolutamente significativo, de ser devedor de obrigação de resultado.

Em síntese, qualquer que seja o tipo de dano, responderá o transportador independentemente da apuração de sua culpa. Impõe-se contra ele a presunção legal de responsabilidade, cabendo-lhe tão somente, sendo o caso, e mediante inversão do ônus⁵, provar em seu favor a existência de alguma causa legal excludente de responsabilidade (caso fortuito, força maior, vício de origem e/ou de embalagem e culpa exclusiva e inescusável da vítima).

Nada mudou, portanto, e o Brasil segue com um dos melhores modelos mundiais de imputação de responsabilidade ao transportador (especialmente o marítimo de carga). Sistema que, ousamos

² Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

³ Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano.

⁴ Art. 5º V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

⁵ Aplicação da teoria da carga dinâmica da prova também é cogitada. Ainda que a lei não prevesse a inversão de ônus, o juiz poderia redistribuí-lo, exigindo do transportador, dado o tipo de atividade que exerce, a comprovação de sua inocência no episódio danoso, competindo ao autor-litigante apenas demonstrar a condição de vítima e o nexo de causalidade.



dizer, estamos ajudando a ganhar corpo na Europa, seja por meio dos nossos correspondentes profissionais no Reino Unido e na Itália, seja pelas atividades acadêmicas diretamente exercidas na Universidade de Salamanca, Espanha, e, indiretamente, ainda na Universidade de Coimbra, Portugal.

Considerando que a Europa abraça o Direito de Danos e busca a unificação das responsabilidades objetiva e subjetiva, contratual e extracontratual, dispondo cada vez mais da objetiva responsabilização, do amparo a todas as atividades por contratos de seguros e da ampla e integral reparação, interessante lá apresentar o sistema brasileiro, que com isso trabalha há quase duzentos anos.

Por isso, fiquem avisados os empresários estrangeiros do setor, cuja vinda é de antemão querida e festejada, que nenhuma disposição contratual poderá limitar suas responsabilidades por danos. Cláusulas limitativas de responsabilidade – em tudo equiparadas às exonerativas – são consideradas abusivas, portanto inválidas, ineficazes e, mesmo, nulas de pleno direito.

Para que disputas judiciais não se avolumem futuramente é muito importante que isso fique desde já muito bem explicitado, com as devidas reverberações nos seguros e resseguros de transportes e de responsabilidade civil, já que estes últimos, em especial, passarão a ser obrigatórios (art. 9º, inciso IV, que ainda será comentado).

Dos principais artigos da lei:

Imediatamente interessantes ao Direito dos Seguros e ao Direito dos Transportes

Como dissemos inicialmente, a lei contém muitos artigos orientados aos gestores públicos e aos empreendedores do setor. Artigos de Direito Administrativo, de Direito Tributário e de índole de organização negocial.

Evidentemente que são importantes. São, porém, muito segmentados, específicos e autoexplicativos. Daí os deixarmos propositadamente de lado. Ocupemo-nos do nosso objetivo, que é ajudar o mercado segurador a se preparar para os desafios e as boas perspectivas de crescimento, daquilo que marca nossas vidas profissionais e acadêmicas: o Direito dos Seguros e o Direito de Transportes.

O primeiro que nos interessa comentar é o 3º, inciso III, alíneas h, j, k e l.

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

III - apresentar, na forma e na periodicidade a serem estabelecidas em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei:

h) segurança no transporte dos bens transportados;

j) transparência quanto aos valores do frete;

l) promoção da integridade.



Os requisitos do artigo parecem um tanto quanto abertos (baixa densidade semântica) e típicos de conteúdo programático. Não obstante, são requisitos e, como tais, itens que em tese devem se explicar a si próprios.

Requisitos de cumprimento obrigatório e que serão cobrados dos empresários da navegação quando houver a legislação cabível (que, esperamos, seja o mais brevemente possível apresentada).

Com base em nossa longa experiência profissional postulando por seguradoras sub-rogadas ressarcimentos contra transportadores marítimos por danos em cargas, sentimo-nos à vontade para dizer que a segurança dos bens transportados é vital.

Tão vital que sequer deveria constar da lei. Trata-se de algo ontológico, próprio do ser transportador. Cuidar da integridade dos bens diz respeito ao dever geral de cautela que lhe é inerente. Diz respeito ainda aos riscos de sua atividade e ao conjunto que se pode chamar de *Lex Artis*.

Pensamos que inserir algo tão óbvio deva encontrar justificativa, para o transportador, na exigência periódica de um plano de ação por meio do qual explique como procederá com a segurança desses bens. Hoje, não há algo assim no plano internacional. Tratando-se mesmo disso, havendo o plano, e sua apresentação, melhor será para as seguradoras calcularem os riscos e precificarem os devidos prêmios.

E por falar em precificação, eis aí uma alínea que é digna de aplausos, a 'j'. Tudo o que usuários dos serviços de transportes desejam é transparência quanto ao valor dos fretes. Isso hoje não existe, e as cifras são, não raro, estratosféricas. O preço subiu muito no último ano e não há justificativa suficiente para isso.

Faz-se necessário impor aos transportadores explicações detalhadas sobre os cálculos dos fretes, principalmente diante de eventuais situações especiais, como as de grandes sinistros ou declarações de avaria grossa.

Finalmente, por “promoção da integridade” pensamos ser algo bastante amplo que diz respeito às relações com os empregados, os usuários dos serviços, o meio-ambiente e à própria força dinâmica da atividade e seu relacionamento com a sociedade em geral. Pensamos também ser algo que possa envolver a responsabilidade do transportador.

Ora, em se tratando de promoção da integridade, é imperioso imaginar também a forma como o transportador responderá diante dos danos que provocar. A busca da minimização dos efeitos ruins, o socorro imediato à vítima do dano, a reparação civil ampla, plena e breve, tudo isso e muito mais pertence ao conceito de integridade.

Pois bem.

Outro artigo que nos chama atenção ainda maior é o 9º, inciso IV, já que diretamente voltado ao negócio de seguro:

Art. 9º As embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei ficam obrigadas a:





IV - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio da qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro.

Eis um artigo que apresenta um detalhe importantíssimo que implicará diretamente em um dos segmentos econômicos mais importantes do mundo: o seguro obrigatório.

Nenhum empreendedor da navegação de cabotagem poderá atuar se não estiver amparado por apólices de seguro a garantir riscos dos cascos, das máquinas e, mais importante ainda, da responsabilidade civil (por danos causados aos bens confiados para transporte e aos terceiros eventualmente vitimados por erros e problemas da navegação).

Embarcações são grandes fontes de risco. Imprescindíveis para o desenvolvimento comercial – desde séculos atrás –, têm como contrapeso o fato de, potencialmente, serem verdadeiras usinas de danos. Danos pessoais, danos patrimoniais, danos ambientes, enfim um cipoal quase inesgotável de danosas possibilidades.

Daí a necessidade de serem amplamente acobertadas por toda espécie de proteção securitária a fim de que suas vítimas não fiquem, com o perdão do trocadilho, a ver navios.

A literatura do Direito Marítimo em exercício – e sabemos muito bem dela porque somos no Brasil alguns dos seus protagonistas – é de uma triste generosidade em fornecer casos nos quais navios causaram danos milionários e seus armadores não responderam pelos prejuízos, porque não tinham patrimônio executável no Brasil, porque fecharam as portas sem deixar sucessores, porque pararam de operar linhas regulares para o país e por mais um monte de situações inibidoras de eficaz contrição patrimonial.

O seguro resolverá isso, sem dúvida. Trata-se da famosa terceirização das consequências dos riscos, e é exatamente para isso que serve o negócio em questão. O causador do dano não deixa de ser responsável por sua conduta inidônea, apenas verá outro responder economicamente porque, mediante regular contrato, pagou o justo prêmio.

Acreditamos que a entrada em cena do mercado segurador – com o peso de sua seriedade – emprestará maior confiabilidade ao mercado maritimista e até mesmo contribuirá para a sensível melhoria dos serviços.

Quando os seguradores atuam mais proximamente a determinado segmento econômico é quase sempre notável o crescimento dele em práticas de excelência, protocolos de segurança, incremento de técnicas preventivas e corretivos, além de melhor organicidade ético-empresarial.

Há como que uma *vis atrativa* do padrão de qualidade do mercado segurador, muito cobrado por órgãos públicos e privados, densamente regulado, e que acaba elevando para seu plano outros segmentos, mesmo os menos habituados a esse elevado padrão, como é o caso do maritimista.

Todos ganharão com isso. Os usuários de serviços e donos de bens (cargas), as vítimas potenciais de danos, o estado brasileiro, o meio maritimista e o mercado segurador. Indiretamente, a sociedade brasileira ganhará e muito. Isso porque haverá sempre alguém certo, líquido, solvável, forte, para pagar a conta final.



Por isso, seguradores e corretores de seguro têm que ser muito criteriosos – escrupulosos mesmo – nos desenhos gerais das apólices, empenhando-se na transparência e no cuidado com a redação. O que virá pela frente será grande, envolverá, no cômputo total, muitos bilhões de reais, e não permitirá espaços para problemas de interpretação clausular ou de formação negocial.

Ao menos em termos de responsabilidade civil, de Direito de Danos, o contrato de seguro será a grande estrela da futura navegação de cabotagem brasileira (*rodovia do mar*), e por essa razão esforços devem ser desde já envidados para o bom desempenho da atividade, que terá na lei uma janela de oportunidade fenomenal.

Dizemos tudo isso sem deixar de lado a continuidade do seguro de transporte, também conhecido como o do embarcador, que se manterá vivo e forte, oferecendo aos donos das cargas a proteção imediata, independentemente dos desdobramentos do seguro de responsabilidade civil dos transportadores.

Cruzamentos de coberturas serão comuns e talvez envolvam os mesmos seguradores e corretores em diferentes painéis. Isso, longe de ser problema, será quase uma benção, porque evidenciará a força do mercado segurador, sua capacidade de organização e de retorno social, e a segurança que investidores e vítimas de danos necessitam para seguirem adiante com seus negócios, circulando riquezas.

Os cuidados com os desenhos dos seguros têm por finalidade fazer com que seguradores paguem sempre o que for devido, respeitando os interesses dos mútuos que representam, e, quando o caso, busquem o ressarcimento devido. Para seguros e resseguros de responsabilidade civil (transportes), a figura do ressarcimento nem sempre se apresenta (por causa da própria ontologia do dano e da sua contextualização), mas, existindo em tese a possibilidade, esforço algum da gestão será de pouca valia.

A perspectiva de incrementação de transportes multimodais ou sucessivos poderá ser um ingrediente a mais no cadinho alquímico dos seguros, dilatando-se ofertas e abrindo-se interessantes perspectivas para ressarcimentos, ainda que bem complexas sejam as relações negociais entre todos os envolvidos e interessados.

Inegável o crescimento que haverá tanto nos seguros orientados para transportes de cargas (seja o de transporte, propriamente dito, seja o de responsabilidade civil do transportador).

Seguradores e corretores de seguros devem estar preparados para o *boom*, interagindo bem com a SUSEP – Superintendência de Seguros Privados para que a normatização específica, o chamado controle preventivo, seja cada vez mais rápida e dinâmica.

Passemos, por fim, ao último dos artigos que imediatamente nos interessam neste modesto primeiro estudo sobre a nova lei.

Falamos do art. 10, cuja dicção é a seguinte:

Art. 10. O descumprimento das obrigações estabelecidas no art. 9º desta Lei ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.





A lei é bastante dura com o empresário que não cumprir o rol taxativo do art. 9º, o qual inclui o inciso IV, a tratar dos, por assim dizer, seguros e resseguros obrigatórios.

Qualquer inciso desrespeitado, incluindo o da exigência do seguro e do resseguro, importará perda do direito de permanência da embarcação estrangeira.

Não se trata de casuísmo em relação ao operador brasileiro, mas de justa contrapartida. Presumidamente, o operador nacional possui patrimônio no país e pode, portanto, responder melhor pelos danos causados. Isso não é algo certo no que diz respeito ao operador estrangeiro, ainda que, em teoria, seja considerado economicamente forte.

A diferenciação legal segue a métrica da igualdade: tratar de forma desigual os desiguais, na exata medida de suas desigualdades.



Da Conclusão

Tudo o que é iniciado tem que ser concluído. Embora nossas conclusões estejam no corpo de cada comentário, é interessante que apresentemos uma, ainda que sumária.

Estamos seguros de que, se as normas programáticas forem observadas e as de eficácia contida ou limitada alinhadas com o ordenamento jurídico existente ou as normas por vir, a nova lei será, mais do que um marco regulatório, o *turning point* do sistema de transporte de cargas no país.

Boa parte do inspirador pensamento do filósofo José Ortega y Gasset foi fundado no binômio circunstâncias e perspectivas. Tomemo-lo emprestado; a BR do Mar é a circunstância que descortinará grandes perspectivas.

A economia como um todo será positivamente impactada e, claro, o negócio de seguro junto.

Aliás, temos motivos de sobra para acreditar que o negócio de seguro crescerá vertiginosamente. Não só pelo fato de existir na lei expressa previsão de seguro e resseguro de responsabilidade civil ao transportador marítimo (armador, afretador, fretador, agente logístico e afins), mas porque atrás do desenvolvimento e da circulação de riquezas sempre há o fator incremento de riscos. Daí a importância invulgar do seguro, destacadamente o de transporte.

Por isso o mercado segurador também tem que estar preparado. Em verdade, depois dos empresários do setor maritimista e dos grupos de trabalhadores, é o ramo de seguros aquele que mais se conecta com o que a lei possibilitará e, portanto, um dos que melhor tem que se preparar para sua efetiva implementação.

A responsabilidade civil do transportador marítimo de carga não foi em nada alterada. Continuam a vigorar, felizmente, os instrumentos normativos que tratam da sua presunção legal por manejo de fonte de risco e assunção de obrigação de resultado, do dever de reparação civil integral, do regime absolutamente justo de poucas e taxativas causas legais excludentes.

Embora a lei não tenha em nada tratado, diretamente, da responsabilidade – o que muito louvamos, aliás –, é perfeitamente possível dizer que ela se encontra implicitamente prevista na parte do art. 9º que trata da obrigatoriedade de seguro e de resseguro de responsabilidade civil.

Ao tornar obrigatória essa modalidade de seguro, o legislador de certa maneira ratificou todo o excelente regime de responsabilidade civil do transportador que vige no Brasil. O seguro e o



resseguro não inibem em nada as regras de responsabilidade, senão as avolumam, apenas terceirizando seus encargos econômico-financeiros.

Vemos a lei com bons olhos, acreditamos no desenvolvimento geral que ela proporcionará e entendemos que os inevitáveis conflitos de interesses que surgirão por conta do próprio exercício da atividade de transporte serão mais facilmente resolvidos, seja pelo trato domiciliar, Justiça brasileira ou eventual arbitragem livre e formalmente convencionada pelos interessados, seja pela existência de contratos de seguro em todas as pontas de um quadro geral cuja tela já vai se pondo à disposição de quem dispuser de pincéis e tinta. Tratemos, pois, de desenhar obras de arte, não meros rabiscos. Deixemos à posteridade a beleza do crescimento econômico, comercial e social.



São Paulo, 17 de janeiro de 2022

Rubens Walter Machado Filho, sócio de Machado, Cremonese, Lima e Gotas – Advogados Associados e CEO da MCLG CONSULTING AND RECOVERY (EUA), graduado em Administração de Empresas pela Universidade Católica de Santos e em Direito pela UNIP – Universidade Paulista (Santos), pós-graduado em Processo Civil – Universidade Candido Mendes, membro efetivo do IASP – Instituto dos Advogados de São Paulo e da AIDA – Associação Internacional de Direito dos Seguros (Brasil), Diretor do IDTBrasil.

Paulo Henrique Cremonese, sócio de Machado, Cremonese, Lima e Gotas – Advogados Associados, graduado, pós-graduado *lato sensu* em Direito e Mestre em Direito Internacional Privado pela Universidade Católica de Santos, especialista em Direito dos Seguros e em Contratos e Danos pela Universidade de Salamanca (Espanha), acadêmico da ANSP – Academia Nacional de Seguros e Previdência, associado da Sociedade Visconde de São Leopoldo (entidade mantenedora da Universidade Católica de Santos), membro efetivo do IASP – Instituto dos Advogados de São Paulo e da AIDA – Associação Internacional de Direito dos Seguros (Brasil), presidente do IDTBrasil, membro do Ius Civile Salmanticense (Espanha), autor de obras de Direito dos Seguros e Direito dos Transportes.