



## PARTE 2

### Brevíssimas e iniciais considerações sobre a MP 1.153, de 29.12.2022: o seguro de transporte e a cláusula DDR

1

Dia 3 próximo passado, escrevi e fiz circular algumas e breves notas iniciais sobre a polêmica MP 1.153, de 29.12.2022, que altera (ou busca alterar) aspectos importantes do seguro de transporte rodoviário de carga.

Há muita e fundada preocupação sobre o conteúdo da norma, seus efeitos imediatos e impactos nos contratos de transportes (rodoviários) de cargas e nos de seguros de transporte e de responsabilidade civil do transportador.

Espero que seja, como disse antes, “*muito barulho por nada*”, e que tudo se ajuste segundo a lógica e os legítimos interesses comerciais dos protagonistas dos negócios de seguros e de transportes: donos de cargas, transportadores, segurados, seguradores, corretores de seguros, prestadores de serviços em geral.

Espero, ainda, que os agentes políticos do Estado, administradores e legisladores, conscientes da importância econômico-estratégica dos transportes de cargas (e dos seguros que os viabilizam), sensibilizem-se quanto às demandas dos protagonistas e decantem não só a Medida Provisória como as normas em geral que tratam dos setores.

Precisamos de marcos regulatórios claros, objetivos, que facilitem os transportes e os seguros e não que se lhes sirvam, ainda que às avessas, como entraves (e com frequência é isso que acontece, infelizmente).

Sem deixar de louvar o justificável alvoroço, talvez ainda seja cedo para afirmações taxativas e muito estudo ainda há de ser feito. Tenho dedicado bom tempo ao estudo da norma e pretendo, assim que possível e conveniente, apresentar artigo ou ensaio, em coautoria com **meus sócios**, especialmente o **Marcio Gotas**, sobre todos os pontos controvertidos, não apenas o da cláusula DDR. Tudo no seu devido tempo, nem antes, muito menos depois.



De todo o modo, acrescento ao texto original, que ora biso, importantes notas, que entendo pertinentes e redigidas a partir das **atentas audições e leituras** dos **excelentes comentários** de **profissionais qualificadíssimos do mercado segurador**.

A saber:

- 1) A Medida Provisória não atinge os contratos de transportes e de seguros em curso. Tudo o que foi celebrado antes da sua entrada em vigor continua rigorosamente válido e eficaz, como originalmente entabulado.
- 2) O exercício do ressarcimento em regresso, como diz o estimado **Paulo Alves**, é *prerrogativa das seguradoras*. Ponto. Costumo dizer, ecoando o também estimado **João Folegatti**, que mais do que um direito, o *ressarcimento em regresso é um dever das seguradoras*. Nada pode esvaziar seu conteúdo ou inibir seu veraz exercício. Esse direito-dever é pleno, é atribuição das seguradoras e não será prejudicado pela Medida Provisória.
- 3) Não posso afirmar que a cláusula DDR foi realmente morta pelo teor da nova norma (embora desconfie disso); posso, porém, dizer que, no mínimo, se lhe foi dado intenso redesenho e que será mais complicado, seja pela lógica, seja pelo direito, seu uso doravante (se for efetivamente o caso de sua continuidade);
- 4) Devidamente *autorizado* pelo caro **Adailton Dias**, reproduzo pertinente comentário que ele fez em grupo de debates de *entidade dedicada ao trato do seguro de transportes*<sup>1</sup> e que merece especial reflexão de todos nós:

---

<sup>1</sup> Não citei o nome de entidade para que não seja considerado o comentário, a par de sua excelência, como manifestação formal e institucional.



“

Meus amigos do (...), Bom dia!!

Lendo os comentários acima, gostaria de expressar também minha opinião sobre MP, lembrando que devemos nos adequar aos interesses mercadológicos de nossos Clientes Transportadores e Embarcadores.

Nestes meus mais de 30 anos atuando em seguros, o mercado segurador, em especial, no Produto de Transportes, sempre se adaptou muito bem as mudanças e encontramos sempre as melhores soluções, tenho certeza de que não será diferente agora, vamos manter nossa tranquilidade e as coisas se ajustarão.

Penso que podemos adotar, se todos concordarem o seguinte:

1 - paramos imediatamente de emitir as apólices por estipulação, emitiremos Apólices de RCTR-C para determinada operação, mediante prévia negociação com o transportador e seguimos no que já fazemos hoje (ele transportador, averba todos os embarques daquela operação e paga seu respectivo prêmio);

2 - se for da vontade do Transportador, emitimos a apólice de RCF-DC, como de praxe, com regras de gerenciamento de risco mínimas estabelecidas para determinado produto/operação.

3 - Concessão da DDR, é uma prerrogativa da Seguradora. Normalmente, para concessão da DDR há prévia negociação das partes e ambas cumprem o combinado, exemplo disto são as regras de GR.

4 - no momento da negociação do frete, entre Transportador e Embarcador, a forma de transportar, os cuidados, regras de proteção/segurança, posicionamento logísticos e outros, são ofertados como proposta de valor para a operação, na atividade principal do Transportador, a garantia da entrega do produto no destino final em perfeitas condições, evitando diversos impactos financeiros e mercadológicos para o dono da mercadoria, é lei. No entanto, se numa carta DDR conter regras de GR mais restritivas (apertadas) que a sua apólice de RCF-DC (principal), o Transportador, poderá discuti-las ou mesmo não aceitar, fazendo se valer da cobertura em sua apólice de RCF-DC. Caso a regra da DDR seja mais flexível, poderá ele (transportador) compreender como mais vantajoso a aceitação da DDR. Cabendo a nós encontramos formas para operacionalizarmos.

Em minha opinião, o que foi emitido/negociado anteriormente a divulgação da MP nada muda e precisamos passar está tranquilidade para todo o mercado. Sobre o futuro, tenho certeza de que temos como nos adaptar facilmente atendendo os interesses dos nossos Clientes no mercado Segurador de Transportes.

”



Eram essas as notas a serem acrescentadas ao texto original.

Os **nomes** que tomei a liberdade de **aqui citar** são os de *profissionais respeitadíssimos do mundo dos seguros*, os quais tenho a honra de chamar de *amigos*; essas citações foram e são feitas sem qualquer prejuízo, mas, antes, em sinal de reverente respeito.

Como exposto no título destas considerações, minhas opiniões são iniciais e sujeitas à eventual revisão, embora neste momento, dado o fluxo das coisas, eu esteja bastante convicto delas.

Vamos, todos, observar atentamente o desenrolar dos negócios e debater intensamente a norma, cuja constitucionalidade começa a ser questionada por muitos.

Não acredito em controle repressivo difuso de constitucionalidade, pois não consigo enxergar sua ocorrência, mas cogito a possibilidade de algum dos legitimados ativos exercer o *controle repressivo concentrado*, por meio da competente ação.

Em se tratando de Medida Provisória, não podemos exatamente falar, ontologicamente, em controle preventivo de constitucionalidade, mas não é exagerado vislumbrar seu exercício, por meio transversal, ainda que comparativamente.

Soube que há articulação, ainda que tímida, para chegar aos ouvidos do governo e do parlamento questionamentos de constitucionalidade (ingerência nos negócios da iniciativa privada) e de viabilidade econômico-operacional da Medida Provisória, de tal forma que ela poderá não ser renovada e/ou convertida em lei ou, mesmo, revogada.

Tudo está em aberto e o grande problema é a incerteza geral quanto ao que se fazer e como fazer, lembrando sempre que falamos de segmentos importantíssimos para a economia, bilionários.

Os comentários acima e os que seguem (em verdade, os mesmos antes feitos e ora só reproduzidos) buscam auxiliar na compreensão da norma e do momento, sendo todos *despidos de juízo de valor*. Aqui, ao menos por enquanto, o objetivo não é o de rotular a norma disso ou daquilo (salvo naquilo que lhe é inegável, fonte de confusão e não exatamente precisa redacionalmente), muito



menos avaliar se as mudanças serão ou não boas para os mercados de transportes e de seguros. Não, longe disso.

O objetivo é, insisto, apenas o de ajudar na compreensão de alguns poucos elementos constitutivos e do que mais grita alto e imediatamente ao mercado segurador, sendo imprescindível que os especialistas do setor, técnicos e administradores, manifestem-se aos poucos nesse sentido.

A ordem econômico-comercial pode ser ajudada ou prejudicada pela área do Direito, mas jamais subjugada. *No final de cada dia, feitos os alertas e expostos os riscos, é ela quem guiará as condutas e disporá sobre o que será ou não feito.*

Agradeço a atenção e repito, a seguir, o que antes comentei, com pequeno ajuste.

## Abro aspas

***“Tudo deve mudar para que tudo fique como está”***

Giuseppe Tomasi di Lampedusa, *Il Gattopardo*

O ano começou especialmente agitado no campo do seguro de transporte.

Isso por causa da MP nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022, que dispõe sobre “a prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico, altera a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, e altera a Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, quanto às cessões de Analistas de Infraestrutura de Especialistas em Infraestrutura Sênior”.

Muita gente, compreensivelmente, cogita possível morte da cláusula DDR.

Em conversa inicial, informal, meu sócio **Marcio Gotas** disse: “Li o texto da MP e essa nota (a da NTC). Minha opinião é que ela pôs fim à DDR, pois o transportador terá liberdade de escolher o seu seguro de RCTR-C e RCF-DC, não se sujeitando as regras de gerenciamento de risco da apólice do embarcador. Eu vejo com bons olhos essa medida”.

Excelentes profissionais do mercado segurador pensam igualmente.

Em não poucos e ótimos textos nas redes sociais, li opiniões interessantíssimas.



De um amigo, recebi um comentário inteligentíssimo que destaca que o ponto mais sensível da MP é o de o embarcador (segurado) não mais poder exigir medidas de gerenciamento de riscos para os fins do seguro.

Ele entende (e estou com ele) que isso não anula necessariamente a DDR, embora torne mais difícil sua concessão. Haverá maior seletividade por parte das seguradoras e, claro, endurecimento nas negociações.

Considero tudo isso, é verdade, e não descarto a possibilidade de morte, por imperativos lógico e ontológico, da cláusula DDR.

Todavia, acredito que é importante aguardar a movimentação mercadológica e como os legítimos interesses comerciais e econômico-financeiros se ajustarão à novidade normativa para, enfim, se decretar ou não a morte da cláusula.

Como as seguradoras reagirão ao conteúdo da MP é o que definirá a continuidade ou não da DDR. Embora pense como meu sócio Marcio Gotas, não consigo enxergar ainda o fim da cláusula, dados os legítimos interesses econômico-comerciais nele imbrincados.

Sei que a cláusula DDR é fonte de constantes problemas para os que buscam o ressarcimento de indenização de seguro de transporte, mas é algo bom ao negócio de seguro como um todo. Exatamente por isso é que talvez conveniente aguardar um pouco mais.

A depender das movimentações e do diálogo entre o mercado, o governo e o poder legislativo, é possível até que a MP não seja renovada e tudo isso esvazie-se naturalmente, mantendo-se as coisas como até aqui se encontravam e, em verdade, ainda se encontram.

De outro amigo, cujo juízo é digno de atenção, recebi algo que tomo a liberdade de compartilhar porque muito interessante: *“Ótimos comentários (...) A única razão deles cogitarem a preservação da DDR é econômica, pois não faz sentido (salvo alguma particularidade que não consigo enxergar sem analisar uma situação comercial específica). Notem que quebramos DDR em três hipóteses: culpa grave do transportador; descumprimento do PGR; evento contemplado no RCTR-C do transportador. O embarcador poderá continuar a exigir que a seguradora conceda uma isenção para seu prestador de serviços (transportador), mas as situações em que o transportador não averbará o embarque na sua própria apólice ficarão mais restritas. Penso que nada muda na prática. Apenas que mais prêmio será recolhido, pois o transportador, que deixa de se sujeitar as regras de gerenciamento de risco do embarcador, comunicará os sinistros em sua própria apólice de seguro.”*

Esse comentário, como o do meu sócio Marcio Gotas e a preocupação de outro amigo, todos mais acima expostos, merecem nossas atenções e são pontos importantes de reflexão.



Por razões pessoais, ainda não consegui me debruçar com a devida e merecida atenção sobre o teor dessa espécie normativa, cuja redação é confusa, imprecisa.

Comprometo-me fazê-lo em breve e em regime de urgência.

Evidentemente que o que mais chamou a atenção foi exatamente a parte que trata do seguro de transportes e, em especial, da cláusula DDR. Há na MP, porém, outras disposições que merecem especial atenção, porque talvez impactem no pagamento ou não de indenizações de seguros e no eficaz exercício do ressarcimento em regresso contra transportadores.

Tenho, porém, lido e ouvido muitas ótimas opiniões, não poucas contraditórias, o que aguça o desejo de me dedicar ao teor da norma e buscar veraz inteligência a respeito.

O assunto é espinhoso, sem dúvida, e até sobre a constitucionalidade da medida fui indagado, o que exige, sem sombra de dúvida, um estudo muito cuidadoso.

Por enquanto, limito-me a reproduzir o que escrevi a um amigo e que entendo se encaixar bem ao momento:

### **Abro aspas**

#### ***Sobre a MP e a cláusula DDR:***

*Em primeira análise, após ler e reler a confusa MP, levando em consideração tudo o que foi dito por amigos e o enorme e justificável interesse comercial do mercado pela cláusula DDR, não entendo sua morte. Por mais que aparentemente não haja sentido na continuidade, a experiência ensina que sempre há um sentido além do sentido para tudo. O que haverá é, ao revés, considerando o fato de o embarcador (que é o segurado), não mais exigir medidas de gerenciamento de riscos (para fins de seguro), maior facilidade para a “quebra” do benefício quando da busca do ressarcimento em regresso. Ele continuará, porém de modo esvaziado e mais facilmente contornável.*

*Se a seguradora emitir a cláusula, mesmo sem poder o segurado exigir do transportador dadas medidas, haverá um grande espaço de discussão sobre a concessão ou não da isenção. Como o segurado nada lhe pode exigir, por voz própria ou a ecoar a da seguradora - agora silenciada por norma legal (ainda que dependente de ratificação futura) - cai por terra matéria de defesa do transportador demandado por segurador sub-rogado, pois, por causa do poder de controle, inerente à sua atividade, do dever geral de cautela que lhe é legalmente exigível, todos os protocolos de segurança e de cuidado, mais do que*



*nunca, serão e são exclusivamente seus. Um desvio do que se pode considerar razoável e se lhe imputará integralmente a responsabilidade, com pouca chance de sucesso de causa de exclusão legal. Como comercialmente a DDR, tudo indica, é boa para as seguradoras, ela subsistirá, apesar do esgarçamento preventivo e o incremento da judicialização, que se manterá mais forte, ainda que por outros contornos.*

*Ainda reavaliarei isso tudo. O fato de acompanhar paciente em UTI em outra cidade atrapalha um pouco a concentração em estudos de temas polêmicos e normas novas. Mas, em boa-fé, penso que haverá acomodamento. Nenhuma norma, especialmente quando confusa, se sobrepõe à força do interesse econômico. Os atores dos seguros acharão modo de contornar a situação. Isso me faz lembrar o **sobrinho do Príncipe das Duas Sicílias** em **Il Gattopardo**: “É preciso mudar tudo para que tudo continue como é” ou a famosa peça de **Shakespeare**: “Muito barulho por nada”.*

*Não?*

## Fecho aspas

Pois bem, em que pese o alvoroço de todos nós que trabalhamos com o seguro de transporte, talvez ainda não seja o momento de tomadas de decisões e, sim, o de análises e reflexões.

Em suma: compreendo as razões dos que afirmam que não haverá mais cláusula DDR no seguro brasileiro. Em termos estritamente lógicos, a afirmação faz todo sentido. Por outro lado, os legítimos interesses comerciais talvez apontem para sua continuidade, com redesenho. Logo, em termos práticos, as mudanças talvez não sejam tão bruscas, como ora se pensa. De todo modo posso afirmar algo antecipadamente: **a MP melhorará a situação do ressarcimento em regresso do seguro de transporte e exigirá, por via reclamará mais atenção aos clausulados dos seguros de RC do transportador.**

O mais rapidamente possível encaminharei ensaio definitivo, mais apurado, com estudo melhor, sobre o assunto, ratificando ou retificando esse entendimento inicial.

Agradeço a honrosa atenção de todos e espero de algum modo ter ajudado.

Piracicaba, 3 de janeiro de 2023 +

## Fecho aspas



Machado, Cremoneze  
Lima e Gotas

advogados associados

SEGUROS desde 1970

9

Aproveito para reiterar a todos votos de feliz ano novo e a enfatizar que o ano começou bem intenso aos que trabalham com o seguro de transportes e os correlatos, como os de responsabilidade civil do transportador rodoviário.

Não ignoro que mudanças de fato ocorrerão, a despeito da confirmação ou não da medida provisória, mas sinceramente não temo fortes rupturas, por dizer.

Prefiro acreditar que, de um modo ou de outro, a famosa frase de **Tomasi di Lampedusa**, que abriu o texto de 3 de janeiro, é a que prevalecerá.

Com alegria, os comentários acima reproduzidos (e que agora chamo de **parte 1** destas notas) foram publicados pela **Editora Roncarati** e pelo **Portal Jurídico Migalhas**, aos quais muito e publicamente *agradeço*.

Considerando as capilaridades e musculaturas dessas fontes prestigiosas, sei que o assunto será bem tratado e discutido, mesmo que bem rouca a minha voz.

Nosso segmento é forte e adaptável. Já passou por momentos piores e normas duras, senão infelizes.

Saberá, portanto, como lidar com a medida provisória e a oferecer as melhores soluções aos que são mais caros a todos, os **segurados**.

Termino tomando como minhas as palavras do estimado **Adailton Dias** e que penso retratarem o coração desta **Parte 2** das minhas notas iniciais: *“Em minha opinião, o que foi emitido/negociado anteriormente a divulgação da MP nada muda e precisamos passar esta tranquilidade para todo o mercado. Sobre o futuro, tenho certeza de que temos como nos adaptar facilmente atendendo os interesses dos nossos Clientes no mercado Segurador de Transportes.”*

Santos, 6 de janeiro de 2023 +

*Dia de Reis (20\*C+B+M+23)*

Paulo Henrique Cremoneze

[www.mclg.adv.br](http://www.mclg.adv.br)

[cremoneze@mclg.adv.br](mailto:cremoneze@mclg.adv.br)