



INFORMATIVO JURÍDICO

15 de março de 2007 - N° 35 – Ano 4

“Comentários sobre a Lei n.º 11.442/07, no tocante a responsabilidade civil do Transportador Rodoviário de Cargas e o direito securitário”

Na qualidade de assessor Jurídico do SETCESP para assuntos securitários, permito-me, atendendo a diversas solicitações de esclarecimentos quanto aos aspectos de responsabilidade civil do transportador e direitos securitários tratados pela referida Lei, fazer alguns comentários, pedindo vênias aos demais juristas que já se pronunciaram a respeito do tema, e sem a intenção de esgotar a análise do seu conteúdo.

Certamente o transportador rodoviário de carga (pessoa física e jurídica) com a edição da Lei 11.442, estará com dispositivos legais suficientes para desenvolver suas atividades com maior segurança, não obstante depender ainda de alguma regulamentação.

Peço vênias para transcrever um trecho da matéria publicada no NTC Notícias de 22/01/2007 no tocante aos principais mecanismos da operação de transportes propriamente dito, então vejamos:

O **RNTR-C**, sigla do **Registro do Transportador Rodoviário de Cargas**, passa conter o registro de duas categorias de pessoas físicas ou jurídicas que poderão exercer a atividade de transporte de cargas:

I - o **TAC** – Transportador Autônomo de Cargas;

II - a **ETC**- Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas; e as Cooperativas de Transporte de Cargas deverão ser inscritas como **ETC**, na forma do art. 2º, parágrafo 2º da Lei.

Exigências para o registro no RNTR-C – A lei já define algumas dessas exigências como:

- comprovação de propriedade,
- co-propriedade ou arrendamento de veículo de aluguel;
- experiência de 3 (três) anos ou aprovação em curso específico para o Autônomo;
- ter sede no Brasil;
- a propriedade ou arrendamento de veículo de carga;
- a indicação de um responsável técnico;
- a demonstração de capacidade financeira; e
- idoneidade dos sócios e do responsável técnico.

Outras exigências deverão ser fixadas pela ANTT na regulamentação da lei, em especial a documentação a ser apresentada e os procedimentos a serem adotados para a inscrição.

Responsável Técnico – A empresa passa a ter obrigatoriamente um responsável técnico, figura que irá representá-la perante os órgãos públicos da União, Estados e Municípios, como responsável pelo cumprimento das normas que regem a atividade de transportes, em suas diversas especialidades (transportes de produtos perigosos, produtos que exigem uso de equipamentos específicos, etc.), das normas de segurança e de trânsito (manutenção do veículo, uso dos equipamentos necessários e próprios, respeito aos limites de peso e dimensão do veículo, etc.), das normas de vigilância sanitária, e de proteção ao meio ambiente. Trata-se de norma que depende de sua regulamentação para que tenha aplicação, dizendo a lei que cabe à ANTT regular as exigências curriculares e os cursos para a sua formação.

Curso para o Autônomo: também para o TAC será exigida a comprovação de aprovação em curso de formação, cujo currículo, tempo de duração e outras exigências serão fixadas pela regulamentação a ser baixada pela ANTT.

Os atuais transportadores autônomos com três anos de experiência serão dispensados da comprovação do curso. A exigência só terá aplicação depois da regulamentação pela ANTT.

Autônomo – A lei estabelece que o Transportador Autônomo de Carga – TAC poderá formalizar contrato de transporte como agregado ou independente.

O TAC independente é aquele que se contrata esporadicamente, sem exclusividade, mediante remuneração por viagem.

Agregado é o autônomo que coloca o seu veículo contratado com exclusividade para quem o contrata, mediante remuneração que pode ser certa ou por viagem.

Vínculo de emprego do autônomo – Estabelece a lei que o contrato com o transportador autônomo, seja independente ou agregado, é de natureza comercial, não ensejando em nenhuma hipótese a caracterização de vínculo empregatício.

A competência para o julgamento das ações que surgirem em razão do contrato de transporte celebrado pelo transportador autônomo será da Justiça Comum, em razão da natureza comercial do contrato.

Isto posto, permito-me comentar a Lei 11.442 no tocante a responsabilidade civil do transportador e dos aspectos securitários que envolvem sua atividade.

Primeiramente, vale lembrar que a responsabilidade civil do transportador e o seguro de dano às coisas transportadas, já estavam contempladas pelo Código Civil (Lei nº 10.406, de 10/janeiro/2002), senão vejamos:

Diz o art. 6º da Lei 11.442: *“O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços e de natureza fiscal”.*

Na mesma linha o art. 743 do Código Civil:

“A coisa, entregue ao transportador, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço”.

Comentário: No contrato de transporte de coisas participam o remetente ou expedidor – pessoa que entrega a coisa a ser transportada – e o transportador – pessoa que recebe a coisa, obrigando-se a transportá-la. O destinatário ou consignatário é a pessoa a quem é destinada a coisa. Às vezes, o expedidor é ao mesmo tempo destinatário, como no caso em que o remetente envia coisas em seu próprio nome, de um lugar para outro.

A descrição ou especificação das coisas transportadas é necessária, para que não se confunda com outras. Para tanto, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso, quantidade e o que mais for preciso para determinar sua identificação. O destinatário deve estar indicado, ao menos, pelo nome e endereço (sua qualificação).

Quanto à perda da garantia securitária: A norma do art. 768 do Código Civil compreende hipótese legal de exclusão de cobertura securitária, quando o contratante do seguro (transportador) venha direta e intencionalmente agir de forma a agravar o risco, o que ocorre, por óbvio, após a conclusão do contrato (da emissão da apólice).

Deve o transportador, portanto, atuar com diligência e cautela, de modo a não exacerbar as especificações do risco pactuado. Exemplificando: o transporte de carga fracionada, onde o transportador recebe produtos alimentícios e no mesmo caminhão coloca produtos inflamáveis, etc.

Todavia, para a configuração da hipótese é imperativo que o segurado tenha, intencional ou dolosamente, agido de forma a aumentar o risco. Caso contrário, não poderá ele ser responsabilizado pelo eventual agravamento. Assim, não terá consequência o gravame oriundo do fortuito, pois que, em princípio, é contra a ação deste que se estipula o seguro, e o segurado viveria em clima de instabilidade permanente se o seu direito fosse suscetível de sofrer consequências de alteração pelas circunstâncias involuntárias.

Vale observar, afinal, que não se estende ao segurado (pessoa jurídica) a culpa ou dolo que se possa atribuir ao preposto.

Diferentemente do ilícito civil, o contrato de seguro se atém entre a linha seguradora/segurado, não se podendo transferir para este último um comportamento alheio, conquanto de preposto, se circunstância nenhuma aflora para jungir o preponente ao procedimento fora da Lei – (RT. 589/118).

Desse modo, tem sido reiterada a posição do STJ ao reconhecer que a culpa ou dolo do preposto não é causa de perda do direito ao seguro, porquanto o agravamento deve ser imputado à conduta direta do próprio segurado, isto é, exige-se que o contratante do seguro tenha diretamente agido de forma a aumentar o risco (STJ. 4ª T. REsp. 79.533).

Diz o art. 7º da Lei 11.442: “Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

D)- pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II) – pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Parágrafo único: No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver”.

No tocante ao caput do art. 7º da Lei 11.442, o leitor deve remeter a leitura para a seção III do Código Civil que dispõe sobre o transporte de coisas, vejamos:

Dispõe o art. 744 do Código Civil: “Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem, obedecido o disposto em lei especial”.

Parágrafo único: “O transportador poderá exigir que o remetente lhe entregue, devidamente assinada, a relação discriminada das coisas a serem transportadas, em duas

vias, uma das quais, por ele devidamente autenticada, ficará fazendo parte integrante do conhecimento”.

Comentário:

O conhecimento de transporte prova o recebimento da coisa e da obrigação de transportá-la. No conhecimento, como já dissemos, a coisa deve estar identificada, com todos os dados necessários.

Portanto, o conhecimento é documento emitido pelo transportador. Está preso ao princípio da literalidade, ou seja, o que está escrito vale e deve ser cumprido. Os direitos e deveres das partes estão nele consignados, pelo que goza de autonomia.

O contrato de transporte, como qualquer contrato, é regido pelos princípios de probidade e boa fé (art. 422 do Código Civil). Se o remetente apresenta ao transportador a relação das mercadorias com informação inexata ou falsa descrição destas, o transportador será indenizado pelo prejuízo que sofrer, devendo a ação respectiva ser ajuizada no prazo de 120 dias, a contar da data em que ocorreu o dano, sob pena de decadência (art. 745 do Código civil).

Quanto ao princípio da probidade e boa-fé nos contratos:

Diz o art. 422 do Código Civil: “Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé”.

O princípio versa sobre um conjunto de deveres, exigidos nas relações jurídicas, em especial os de veracidade, integridade, honradez e lealdade, deles resultado como corolário lógico o segundo.

Para exemplificar o que dispõe o art. 745 do Código Civil, imagine-se o caso de a mercadoria ser altamente inflamável, ou de ser facilmente deteriorável, e essas circunstâncias terem sido omitidas pelo remetente, ou, o que é mais grave, terem sido prestadas falsas informações a respeito, e, no percurso, por causa dessas qualidades, ocorrer incêndio no caminhão, ou aparecer estragado ou contaminado o restante da carga.

Sobre o tema a doutrina esclarece: Uma das obrigações do remetente, é a de entregar a mercadoria devida e convenientemente embalada, atendendo à natureza e características da coisa que será transportada. Sendo inadequada a embalagem, verificando-se que ela pode pôr em risco a saúde das pessoas, ou danificar o veículo e outros bens, o transportador pode recusar a coisa, negando-se a efetuar o transporte.

Já o art. 747 do Código Civil, dispõe que além dos casos previstos no artigo 746, e com maior razão, o transportador deve obrigatoriamente recusar a coisa cujo transporte ou comercialização não sejam permitidos, ou que venham desacompanhada dos documentos

exigidos por lei ou regulamento. Não se trata de faculdade do transportador, mas de um dever legal. O objeto transportado tem de ser lícito.

O inciso II do art. 7º da Lei 11.442, dispõe sobre a responsabilidade do transportador com a segurança da carga que recebe para o transporte.

Aludido dispositivo diz respeito à responsabilidade civil do transportador, ou seja, seu dever e obrigação com a carga transportada (artigos 186 e 927 do Código Civil).

Nesse aspecto, vejamos o que diz os artigos 749 e 750 do Código Civil:

art. 749: O transportador conduzirá a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto.

...

art. 750: “A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado”.

Quanto a vistoria em caso de sinistro

O parágrafo único do artigo 7º da Lei 11.442, aborda o tema relacionado à tradicional vistoria das cargas avariadas. Nesse ponto, o artigo 1.218, inciso XI do Código de Processo Civil, ainda mantém em vigor o artigo 756 do antigo Código de Processo Civil (Decreto-Lei 1.608, de 18/9/1939), vejamos:

Art. 1.218: Continuam em vigor até serem incorporados nas leis especiais os procedimentos regulados pelo Decreto-Lei 1.608, de 18/9/1939, concernentes:

...

...

XI-à vistoria de fazendas avariadas (art. 756).

Diz o art. 756: “Salvo prova em contrário, o recebimento de bagagem ou mercadoria, sem protesto do destinatário, constituirá presunção de que foram entregues em bom estado e em conformidade com o documento de transporte”.

Parágrafo 1º “Em caso de avaria, o destinatário deverá protestar junto ao transportador dentro de três (3) dias do recebimento da bagagem, e em cinco (5) da data do recebimento da mercadoria”.

Parágrafo 2º “A reclamação por motivo de atraso far-se-á dentro de 15 dias, contados daquele em que a bagagem ou mercadoria tiver sido posta à disposição do destinatário”.

Parágrafo 3º “O protesto, nos casos acima, far-se-á mediante ressalva no próprio documento de transporte, ou em separado”.

Parágrafo 4º “Salvo o caso de fraude do transportador, contra ele não se admitirá ação, se não houver protesto nos prazos deste artigo...”.

Ora, o texto do parágrafo único do artigo 7º da Lei 11.442 estabelece o direito das partes em proceder à vistoria das cargas avariadas, remetendo à legislação em vigor cujos parâmetros são aqueles apresentados no artigo 756 acima transcrito.

No tocante ao seguro RCTR-C, RCF-DC e TN, a vistoria das coisas avariadas tem suas normas reguladas pelas condições gerais das apólices determinadas pela SUSEP, cujo objetivo é apurar a causa e a extensão dos danos decorrentes do sinistro, atribuindo-lhes, conseqüentemente, os valores dos prejuízos.

Comentários necessários ao tema “vistoria”

Diz o art. 754 do Código Civil: “As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, **sob pena de decadência dos direitos**”.

Parágrafo único: “No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, **desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega**”.

Vejamos a interpretação do texto legal: Terminada a viagem, as mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresente o conhecimento endossado (art. 744 do Código Civil), e quem as receber deve conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Pode ocorrer, todavia, que, no ato de entrega e conferência, não tenha sido verificada perda parcial ou avaria, até porque não seria possível percebê-la à primeira vista. Conserva o destinatário sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias à contar da entrega.

Por outro lado, o art. 756, parágrafos 1º e 4º do Código de Processo Civil de 1939 (parte que permanece em vigor) determina, em dispositivos de ordem pública, que a vistoria se faça **judicialmente**.

A este respeito, a jurisprudência é pacífica:

“O protesto e a vistoria são formalidades substanciais para que o dono da mercadoria avariada possa reclamar do transportador a indenização respectiva” – RT 296/344, 310/160, 331/398 e 380/340.

Diz o art. 9º da Lei 11.442: “A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.”

Parágrafo único: “A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas”. Aludido dispositivo esbarra no que dispõe o parágrafo único do art. 754 do Código Civil, vejamos:

“No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, **desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega**”.

Portanto, o art. 9º combina com o art. 750 do Código Civil que dispõe que a responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

Comentário:

O dispositivo do art. 750 do Código civil, estatui que a responsabilidade do transportador começa a correr desde o momento em que recebe a mercadoria, e só acaba com a efetiva entrega desta em seu destino. Pode ocorrer, todavia, que antes de iniciada a efetiva viagem, ou depois de terminada, seja a coisa depositada ou guardada nos armazéns do transportador, regendo-se a questão, no que couber, pelas disposições do contrato de depósito (art. 627 e seguintes do Código Civil).

De regra são três os fatores que ensejam ao transportador o dever de indenizar:

1)-a falta de entrega das coisas transportadas;

2)-as avarias ou danos que ocorrerem com as coisas transportadas; e

3)-o retardamento ou mora no cumprimento do contrato de transporte.

Portanto, a responsabilidade do transportador decorre do próprio contrato de transporte e tem início com o recebimento das coisas a serem transportadas e só termina com sua

entrega incólume ao destinatário. É o que determina o artigo 750 do código Civil, com os efeitos do artigo 389 do mesmo diploma legal.

Diz o art. 389: “Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e dano, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado”.

Assim, as obrigações devem ser cumpridas, o adimplemento é a regra e o inadimplemento a exceção, por ser uma patologia no direito obrigacional, que representa um rompimento da harmonia social, capaz de provocar a reação do credor, que poderá lançar mão de certos meios para satisfazer o seu crédito.

Ocorre inadimplemento quando o devedor não cumpre a obrigação (absoluto) ou quando cumpre parcialmente (relativo). Em ambos os casos, o devedor responderá pelas perdas e danos, em face dos prejuízos causados ao credor.

O art. 389 do Código Civil inova o direito anterior ao deixar expresso que a indenização deve incluir juros, atualização monetária e ainda honorários advocatícios.

Início e fim do risco segurado quanto a cobertura securitária RCTR-C e RCF-DC (art. 9º da Lei 11.442 e art. 750 do Código Civil).

Diz o art. 780 do Código Civil: “A vigência da garantia, no seguro de coisas transportadas, começa no momento em que são pelo transportador recebidas, e cessa com a sua entrega ao destinatário”.

Estamos diante do começo e o fim do risco segurado. Aludido dispositivo, como claramente expressado, estabelece vigência de garantia apenas para o seguro de transporte de coisa, não de pessoas, indo desde o momento do recebimento da coisa a ser transportada (art. 750 do Código Civil) até a entrega ao destinatário.

A norma vem estancar discussões pertinentes à abrangência da garantia, encerrando polêmicas sobre situações ocorridas durante o percurso. A guarda em depósito, o transbordo da carga, a passagem por centros de distribuição e logística etc. eram atividades relacionadas ao transporte, mas não o deslocamento em si, gerando disputa sobre a cobertura de fatos ocorridos durante aqueles momentos intermediários.

Aludido artigo afasta as dúvidas, fazendo incidir a garantia pelo mesmo período no qual existe a responsabilidade do transportador (art. 750 do Código Civil).

É bom esclarecer que se a coisa transportada não for recebida pelo destinatário e precisar retornar à origem, essa devolução precisa ser averbada separadamente com pagamento do respectivo prêmio, porque trata-se de risco de retorno com início de nova vigência de garantia securitária.

Exemplo: contrato de transporte (carga fechada) São Paulo/Fortaleza, cálculo do prêmio para a remessa e cálculo do prêmio do retorno da carga, e esse retorno importa em avisar previamente o segurador, obedecendo, inclusive, às normas de gerenciamento de risco, caso contrário, o transportador correrá o risco de não estar amparado pelas condições da apólice.

O art. 10, 11 e seus parágrafos da Lei 11.442 devem ser comparados com os artigos 753 a 755 do Código Civil.

Diz o art. 10 da Lei 11.442: “O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro dos prazos constantes do contrato ou do conhecimento de transporte”.

Parágrafo único: “Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos após a data estipulada, de conformidade com o disposto no caput deste artigo, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas”.

Diz o art. 11 da Lei 11.442: “O transportador informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria”.

Parágrafo 1º - “O transportador obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino”.

Parágrafo 2º - “A carga ficará a disposição do interessado, após a comunicação de que trata o parágrafo 1º deste artigo, pelo prazo de 30 dias, se outra condição não foi pactuada”.

Parágrafo 3º - “Findo o prazo previsto no parágrafo 2º deste artigo, não sendo retirada, a carga será considerada abandonada”.

Parágrafo 4º - “No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o parágrafo 2º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o transportador informar o fato ao expedidor e ao destinatário”.

Parágrafo 5º - “Atendidas as exigências deste artigo, o prazo máximo para carga e descarga do veículo de transporte rodoviário de carga será de 5 horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino; após este período será devido ao TAC ou à ETC o valor de R\$1,00 (um real) por tonelada/hora ou fração”.

Comentário.

Pode ocorrer o caso de, após ter sido entregue a mercadoria ao transportador, o transporte não poder ser feito ou sofrer longa interrupção, por exemplo: se a rodovia está obstruída, se houve suspensão do tráfego; se num trecho do itinerário está havendo uma conturbação, uma revolução; se um furacão (vendaval) se aproxima do lugar em que terá que passar o veículo.

Em qualquer hipótese, o transportador deverá, incontinenti, solicitar instruções ao remetente, e zelar pela coisa, persistindo sua responsabilidade com relação ao perecimento ou deterioração daquela, salvo força maior.

Perdurado o impedimento, sem que haja culpa do transportador, e não havendo manifestação do remetente, que, solicitado, não deu instrução alguma, poderá o transportador sair do impasse depositando a coisa em juízo, ou vendendo-a, obedecidos os preceitos legais e regulamentares, ou os usos locais, depositando o valor.

Todavia, o impedimento pode ser por fato imputável ao transportador, (por exemplo: por falta de manutenção, apresentou defeito o sistema hidráulico da carreta), e ele poderá depositar a coisa, por sua conta e risco, mas só poderá vendê-la observando o que dispõe o parágrafo 1º do art. 753 do Código Civil, se for perecível.

Em ambos os casos dos parágrafos 1º e 2º do artigo 753 do Código Civil, o transportador deve informar o remetente da efetivação do depósito ou da venda.

Já o parágrafo 4º do art. 753 do Código Civil prevê o caso de o transportador manter a coisa depositada em seus próprios armazéns, e continuará a responder por sua guarda e conservação, sendo-lhe devida, porém, uma remuneração pela custódia, a qual poderá ser contratualmente ajustada ou se conformará aos usos adotados em cada sistema de transporte. Se isso ocorrer, é aconselhável avisar o segurador (via Corretor), porque a apólice poderá não cobrir mercadorias de terceiros depositadas em armazéns do transportador.

**Quanto a excludente de responsabilidade
do transportador**

Diz o art. 12 da Lei 11.442: “Os transportadores e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

I – ato ou fato imputável ao expedidor ou destinatário da carga. (Ver art. 743 do Código Civil) = “A coisa, entregue ao transportador, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço”.

II – inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga. (nesse ponto o transportador poderá 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). Esse é o mandamento do art. 746 do Código Civil.

III – vício próprio ou oculto da carga; (O art. 750 do Código Civil dispõe que “A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado”.

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; **comentário:** O art. 393 do Código Civil consagra o princípio da exoneração do devedor, sempre que o descumprimento da obrigação não decorrer de culpa ou dolo seus. É bom lembrar que os efeitos do caso fortuito e da força maior são idênticos: isentar o devedor (transportador) da responsabilidade pelo descumprimento da obrigação, salvo se o devedor houver assumido, por cláusula expressa, a responsabilidade pelo desaparecimento, mesmo ocorrendo caso fortuito ou força maior.

É exatamente nesse ponto que o transportador deve prestar muita atenção ao assinar contrato com o embarcador, porque se ele assumir a responsabilidade de responder pelo roubo da carga transportada, por exemplo, ele não poderá, em juízo, discutir a teoria da força maior (assalto à mão armada).

VI – contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta Lei.

Parágrafo único: Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas neste artigo, o transportador e seus sub-contratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

Comentário: Correm os riscos por conta do transportador, sendo sua responsabilidade objetiva, salvo força maior devidamente comprovada, ou se a coisa se perdeu ou deteriorou por culpa exclusiva do remetente, como na hipótese de vício próprio da coisa, sendo ela facilmente deteriorável, por exemplo, ou tendo sido circunstâncias omitidas pelo expedidor.

Quanto a garantia securitária no tocante ao inciso III do art. 12 da Lei 11.442 dispõe o art. 784 do Código Civil: “Não se inclui na garantia o sinistro provocado por vício intrínseco da coisa segurada, não declarado pelo segurado. Parágrafo único: entende-se por vício

intrínseco o defeito próprio da coisa, que se não encontra normalmente em outra da mesma espécie”.

Cuida-se de causa excludente de garantia, haver sido o sinistro provocado por vício intrínseco da coisa segurada. Isenta-se o segurador de qualquer responsabilidade se o risco não for normalmente previsto e declarado. Em outras palavras, aquele risco configurado em causa externa. O Código Civil, no parágrafo único do art. 784, estabelece uma definição para o vício intrínseco à coisa segurada, tendo-o como o defeito próprio da coisa e que não se acha, em regra, em outras da mesma espécie.

Diz o art. 13 da Lei 11.442: “Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros previsto em lei, toda operação de transporte contará com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, podendo o seguro ser contratado:

I – pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo;

II – pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante.

Parágrafo único: As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor”.

Comentário:

Para comentar o artigo 13, peço vênha para adotar o entendimento do ilustre advogado, Dr. Antonio Carlos Marques Mendes, “in verbis”:

“O legislador, inicialmente, estabelece que os seguros de responsabilidade civil contra danos a terceiros continuará sendo contratado normalmente, conforme legislação em vigor.

Ora, neste ponto cabem dois entendimentos quando nos referimos a seguro de responsabilidade civil, haja vista existirem:

a)-o seguro de responsabilidade civil obrigatório do veículo conhecido como DPVAT;

b)-o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, denominado RCTR-C;

c)-o seguro facultativo de responsabilidade civil por danos a terceiros, intitulado como RCF-V; e

d)-o seguro facultativo de responsabilidade civil por desaparecimento de cargas, nomeado RCF-DC.

Todos os seguros acima nomeados são de responsabilidade civil de danos causados a terceiros. Muitos até poderiam confundir a questão RCTR-C e RCF-DC dizendo que são seguros das cargas, mas por certo estariam completamente equivocados, na medida em que os seguros de responsabilidade civil não podem recair sobre o bem, posto que resguardam os segurados das responsabilidades que possuem perante terceiros diante de um ato danoso.

Assim, com o texto adotado o legislador incluiu todos os seguros de responsabilidade civil dispostos em Lei, sendo certo que, se o mesmo pretendeu se referir apenas aos seguros obrigatórios legalmente regulamentados consoante o Decreto-Lei nº 73/66 e Decreto nº 61.867/67, fez menção tão somente aos seguros DPVAT e RCTR-C.

Se adotarmos essa interpretação mais restritiva, fica claro que o legislador exclui da negociação a ser feita entre embarcador (contratante) e transportador (contratado) os seguros obrigatórios de RCTR-C e RCF-DC, por se tratarem de seguros obrigatórios de responsabilidade por danos causados a terceiros.

Na segunda parte do artigo 13 da nova lei, consta que toda a operação de transporte contará com o seguro contra perdas e danos causados à carga. O texto torna obrigatório a todo o transporte a contratação do seguro de dano do bem identificado como carga, sendo certo que o único seguro que se presta para tal finalidade é o de Transporte Nacional (TN) com suas diversas variações de cobertura.

Pois bem, cumpre esclarecer que neste ponto reside o principal foco da questão ligada à divisão das modalidades de seguros, ou seja, o seguro de coisas e o de responsabilidade civil. Assim, quando o legislador especifica que existe um objeto a ser segurado, no caso a carga, ele invoca a contratação de um seguro de um bem propriamente dito (coisa), o que nos parece correto, na medida em que, no início do mesmo artigo ele se refere a seguro de responsabilidade civil, ou seja, separa de forma inequívoca as modalidades de seguro demonstrando conhecimento quanto a matéria.

Desse modo, a grande novidade trazida pela nova Lei é a obrigatoriedade da contratação do seguro de Transporte Nacional (TN) nas operações de transportes de cargas, consoante o estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte.

Assim, a contratação, segundo o inciso I e II do já mencionado artigo 13, poderá ser feita ora pelo transportador (contratado) ora pelo proprietário da mercadoria (contratante), de acordo com o ajuste entre as partes.

Por fim, no artigo 13 da nova Lei temos o parágrafo único que estabelece que as condições do seguro de transporte rodoviário de cargas deverá obedecer a legislação em vigor.

Desta feita, o legislador abordou de forma ampla todos os seguros que tratam do transporte rodoviário de cargas, sejam eles de responsabilidade ou dano, determinando que deverão ser observadas as Leis vigentes. Desta forma, fica mantida a estrutura jurídica relacionada à área de seguros, a qual é encontrada no Decreto-Lei nº 73/66 e

Decreto 61.867/67, bem como em diversas resoluções e circulares expedidas pela SUSEP e pelo IRB”.

Ainda no tocante a matéria em destaque, além dos Decretos acima mencionados, temos o **art. 787 do Código Civil** que diz:

“No seguro de responsabilidade civil, o segurador garante o pagamento de perdas e danos devidos pelo segurado a terceiro”.

Por tal contrato, transferem-se ao segurador as indenizações eventualmente devidas pelo segurado a terceiros, resultante de atos ilícitos determinantes dos prejuízos por ele causados e pelos quais seria responsabilizado.

Já o art. 788 do Código Civil, dispõe:

“Nos seguros de responsabilidade legalmente obrigatórios, a indenização por sinistro será paga pelo segurador diretamente ao terceiro prejudicado”.

Esse dispositivo, trata de todos os seguros obrigatórios de responsabilidade civil, inclusive o RCTR-C, imposto por força do Decreto ° 61.867/67.

A nova Lei estabelece que o seguro de transporte pode ser feito tanto pelo transportador como pelo tomador do serviço (embarcador), mas não impõe ser ele obrigatório para as partes.

Ora, se a Lei 11.442 não revogou disposições que regulam o seguro obrigatório do transportador conhecido pela sigla RCTR-C, não há que se falar em apólice cobrindo os mesmos riscos emitidas em nome de embarcadores a favor de transportadores.

Dentro da minha ótica, vejamos porque o transportador não deve abrir mão do “AD VALOREM”:

1)-o transportador não pode comunicar os embarques à sua seguradora de forma a excluir os conhecimentos rodoviários de um determinado embarcador, porque ocorrerá a evasão de prêmios com possível perda de direitos a indenização de outros clientes, ou mesmo ter sua apólice cancelada por infração contratual.

2)-a isenção de responsabilidade oferecida pela seguradora do embarcador, entre outros motivos, é de validade jurídica duvidosa. A seguradora do embarcador poderá até renunciar ao direito de regresso contra o transportador, mas certamente não poderá fazê-lo em nome

do co-segurador ou do ressegurador (IRB). Por outro lado, a aludida isenção deixa o transportador vulnerável, ou seja, traz vantagens e desvantagens, dá com a mão direita e tira com a esquerda.

3)-outro aspecto que deve ser analisado com muito cuidado, é o limite de responsabilidade por embarque dado pela seguradora do embarcador, o que trará problemas para o transportador na administração do risco a que está sujeito, já que não haverá cobertura para o excesso.

4)-O que, inviabiliza o procedimento adotado pela nova Lei, data máxima vênua, refere-se ao transporte de carga fracionada. Quem fica responsável pelo gerenciamento do risco? Certamente, a seguradora do embarcador ditará suas normas. E as demais mercadorias, quem gerenciará? Haverá multiplicidade de gerenciamento de risco em prejuízo ao transportador que ficará sem saber a quem obedecer, qual rotina seguir.

Com todo o respeito as demais opiniões, entendo que não há que se falar em compartilhar seguro entre transportadores e embarcadores.

Portanto, caro transportador, não abra mão do “Ad Valorem” nem da taxa GRIS, caso contrário você estará caindo em uma grande armadilha com perdas irreparáveis.

A prática comercial da carta DDR’s (dispensa de direito de regresso) se disseminou rapidamente no mercado, principalmente entre os grandes embarcadores.

Contudo, não existe um padrão para citadas cartas emitidas pelos seguradores dos embarcadores, desonerando o transportador em caso de acidente, porque muitas delas são verdadeiras “**armadilhas/pegadinhas**” com excessivas excludências e condicionantes.

Diz o art. 14 da Lei 11.442: “A responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas e danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondente”.

Comentário: O art. 14 traz implícita a taxa GRIS. Por outro lado, a responsabilidade do transportador está imposta também pelo artigo 750 do Código Civil que dispõe que está limitada ao valor constante do conhecimento. Na prática, o valor da coisa transportada está lastreado pelo documento fiscal e o conhecimento gira em torno desse valor.

Diz o art. 18 da Lei 11.442: “Prescreve em 1 (um) ano a pretensão à reparação para danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada.”

Comentário: Para falar em prescrição, não devemos nos esquecer de levar a leitura para os artigos 205 e 206 do Código Civil, e quanto a decadência para os vários artigos espalhados no mesmo diploma legal (por exemplo, os artigos 745 e 754, no contrato de transporte).

Prescrição: Se houver violação de direito subjetivo privado, o caso é de prescrição.

Decadência: Se houver necessidade de reparar direito potestativo, o caso é de decadência.

Melhor explicando, a prescrição se refere à ação condenatória, enquanto a decadência, às ações constitutivas.

Para melhor visualização do tema prescricional elencados no Código Civil, com reflexos no contrato de seguro, resumimos adiante o quadro dessas inovações:

- ▶ Os prazos de prescrição não podem ser alterados por acordo das partes (art. 192).
- ▶ Não corre o prazo prescricional se relacionado o fato que deva ser apurado em juízo criminal, até a sentença definitiva, desde que tal fato seja necessário ao esclarecimento de alguma circunstância fundamental à liquidação do sinistro (art. 200).
- ▶ A interrupção da prescrição só pode ser feita uma vez (art. 202) e pode ser interrompida por qualquer interessado, portanto, pela líder em nome das co-seguradoras e pela seguradora sub-rogada antes mesmo do pagamento da indenização (art. 203).

Assim, o Código Civil mantém o prazo de prescrição de um ano, afastado o de 5 anos do Código de Defesa do Consumidor, da pretensão do segurado contra o segurador e vice-versa, contado o prazo da ciência do fato gerador da pretensão (sinistro), sendo que no seguro de RC esse prazo conta-se da citação do segurado para responder à ação do terceiro ou da data que indeniza com anuência da seguradora (artigo 206, parágrafo 1º do C.Civil).

Prescrevem em 3 anos, não mais em 20 anos, as pretensões de reparação civil, **com reflexos nas ações de ressarcimento das seguradoras sub-rogadas** (art. 206, parágrafo 3º, inciso V do Código Civil).

Diz a Súmula 188 do STF: “O segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até o limite previsto no contrato de seguro”.

Diz o art. 786 do Código Civil: “Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano”.

Comentário: É um imperativo lógico: os direitos e ações que o segurado teria contra o autor do dano serão do segurador, que houve de responder pela garantia, tendo, por consequência, os meios de recuperar a quantia indenizatória que pagou ao segurado. Esse é o exemplo claro das famosas cartas de dispensa de direito de regresso (DDR), onde o segurador se volta contra o transportador para rever aquilo que pagou ao embarcador, seu cliente.

No seguro, o prazo inicial da prescrição será a ciência do fato gerador da pretensão, refletindo provavelmente na Súmula 229 do STJ, segundo a qual o prazo prescricional que já fluía da ciência do sinistro suspende-se com o expresse aviso de sinistro (protocolizado pelo segurador, nos termos do art. 771 do Código Civil), para ser retomado mais à frente quando da formal negativa pelo segurador.

Também em 3 anos prescrevem as pretensões: do beneficiário contra o segurador; do terceiro nos seguros de responsabilidade civil obrigatórios (art. 206, parágrafo 3º, inciso IX do C.Civil), aí se incluindo os seguros RC elencados no art. 20 do Decreto-Lei 73/66 (por exemplo: os seguros de RC do transportador aéreo, terrestre e aquático, e RC do construtor de imóveis em zonas urbanas).

Portanto, a ação da vítima contra o responsável pelo dano oriunda de ato ilícito (artigos 186 e 927 do Código Civil), sujeita-se à prescrição ordinária de três anos.

Ora como a Lei 11.442 não revogou os dispositivos prescricionais do Código Civil, certamente a jurisprudência dos nossos Tribunais saberá encontrar a solução adequada para cada caso concreto.

São estas as considerações que entendo cabíveis ao tema em destaque abordado pela Lei 11.442, com reflexos nos vários dispositivos encontrados no Código Civil.

Pedro Ramires
Assessor Jurídico do SETCESP
para assuntos securitários