



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CTCIVIL
(ao PL 4/2025)

Suprimam-se os arts. 732-A a 735, 748 e 750, todos da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, como propostos pelo art. 2º do Projeto.

JUSTIFICAÇÃO

O contrato de transporte insere-se em um dos setores mais intensamente regulados do ordenamento jurídico brasileiro, submetido à atuação concomitante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Tal circunstância revela a existência de permanente regulação e fiscalização estatal, quanto ao objeto da contratação e à sua execução. Soma-se a esse cenário a relevância dos tratados internacionais que disciplinam a matéria, os quais integram o Brasil ao sistema global de transporte de pessoas e mercadorias e condicionam a atuação dos agentes econômicos a padrões internacionalmente harmonizados.

A atividade de transporte apresenta, ademais, peculiaridades que a distinguem de outras atividades produtivas, com especial relevo para os aspectos de segurança e logística. As exigências impostas pelas agências reguladoras, pelos tratados internacionais e pelas próprias transportadoras, preocupadas com a integridade do que é transportado, tornam indispensável a fixação prévia de balizas contratuais claras e previsíveis. Deve-se considerar, ainda, que o transporte é realizado, em regra, por meio de grandes estruturas — como aeronaves, navios, trens e caminhões — cuja operação exige rigoroso planejamento logístico. A inobservância dessas regras repercute diretamente no custo da atividade, onerando de forma significativa os contratantes. É a partir dessas premissas que se analisam as alterações propostas pelo Projeto de Lei nº 4/2025 no âmbito do contrato de transporte.

No que se refere ao artigo 732-A, a previsão de revogação expressa e abstrata de tratados internacionais que estabeleçam limitadores de responsabilidade por danos extrapatrimoniais no transporte aéreo internacional



de passageiros afronta princípios basilares do direito internacional e coloca as companhias aéreas que operam no Brasil em posição de acentuada desvantagem competitiva. Embora se reconheça que, em hipóteses específicas e à luz de valores e garantias constitucionais, seja possível afastar a aplicação de determinado dispositivo de tratado internacional, tal providência não pode ser erigida à condição de regra geral, sob pena de comprometer a credibilidade do país no cenário internacional.

No âmbito do transporte cumulativo, é inerente à própria dinâmica da atividade a atuação conjunta de distintos transportadores, cada qual responsável pela etapa que executa e sobre a qual detém controle exclusivo. Nesse contexto, a imposição de responsabilidade solidária a todos os transportadores, nos termos do artigo 733, caput, inclusive nas hipóteses de substituição previstas no §2º, revela-se técnica legislativa inadequada. A manutenção dessa redação tende a elevar substancialmente os custos da operação, na medida em que cada transportador se verá compelido a contratar, por exemplo, seguro para todo o percurso, e não apenas para a etapa sob sua responsabilidade e ter que ajuizar eventual ação de regresso. Como consequência, é previsível a retração da oferta dessa modalidade de transporte, inclusive com redução significativa do interesse em substituições.

A adequada organização de qualquer atividade produtiva pressupõe a identificação e a gestão dos riscos assumidos. No contrato de transporte, essa premissa é igualmente aplicável. A proposta contida no artigo 734, ao declarar nula, de forma absoluta, qualquer cláusula excludente de responsabilidade por danos causados às pessoas transportadas e às suas bagagens, viola o princípio da autonomia privada e contraria tratados internacionais vigentes. Ressalte-se que tal vedação, em determinadas hipóteses, mostra-se ainda mais ampla do que a prevista no artigo 732-A, por afastar qualquer limitação inclusive quanto aos danos materiais.

A inadequação da proposta torna-se ainda mais evidente diante da previsão, no parágrafo único do artigo 734, de que a declaração do valor da bagagem somente é lícita em contratos paritários. Os passageiros são, em regra, os únicos que detêm conhecimento preciso acerca do valor de seus bens transportados, não se tratando de obrigação de difícil cumprimento a exigência de que informem tal valor, justamente para que os transportadores possam dimensionar adequadamente os riscos e organizar sua atuação.

No que concerne à gestão do risco no contrato de transporte, especialmente no transporte de passageiros, o transportador já se submete, no regime atual do Código Civil, ao regime de responsabilidade que não se afasta nem mesmo diante da culpa de terceiro. A proposta do artigo 735 avança de forma desproporcional ao pretender imputar ao transportador a responsabilidade por qualquer fato de terceiro, sem qualquer qualificação ou limitação. Trata-se de transferência de risco inédita e injustificada, com impactos severos sobre o custo



da atividade, que inevitavelmente recairão tanto sobre os transportadores quanto sobre os contratantes do serviço.

Quanto ao direito de arrependimento, o ordenamento vigente permite seu exercício até a efetiva entrega da coisa, resguardados os custos suportados pelo transportador, conforme dispõe o atual artigo 748 do Código Civil. A redação proposta no PL nº 4/2025, ao admitir a exigência pelo remetente de desembarque imediato, desconsidera as limitações logísticas inerentes ao transporte, por exemplo em operações realizadas por meio de contêineres. A retirada de uma única mercadoria pode comprometer toda a operação, gerando custos adicionais expressivos não apenas para o remetente, mas também para terceiros cujas cargas sejam afetadas. A tentativa de disciplinar essas hipóteses por meio do parágrafo único mostra-se insuficiente, seja pela impossibilidade de previsão prévia das condições logísticas, seja pelo risco de nulidade ou interpretação favorável ao remetente em contratos concluídos por adesão.

De modo semelhante, a proposta do artigo 750, parágrafo único, imputa ao transportador o risco decorrente da não indicação do valor da carga transportada, permitindo que o remetente comprove posteriormente o valor da mercadoria para fins indenizatórios. Tal solução incentiva comportamentos oportunistas, na medida em que remetentes podem deliberadamente omitir o valor de bens de elevado preço para reduzir custos contratuais, reservando-se a produção posterior de provas para exigir indenizações vultosas, sem que o transportador tenha tido a oportunidade de se preparar para os riscos assumidos. Assim como no artigo 734, não se exige, na redação atual do Código Civil, esforço excessivo do remetente, mas apenas a indicação do valor do bem ou do montante que deseja ver protegido.

Diante de todo o exposto, conclui-se que as alterações propostas pelo Projeto de Lei nº 4/2025, no que tange ao contrato de transporte, acarretam insegurança jurídica, elevação de custos e desorganização da atividade econômica. Por essas razões, propõe-se a supressão dos artigos 732-A, 733, 734, 735, 748 e 750 do referido projeto de lei.

Sala da comissão, 3 de março de 2026.

Senador Angelo Coronel
(PSD - BA)

