



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153 DE 29 DE DEZEMBRO DE 2022

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 e Especialistas em Infraestrutura Sênior

EMENDA ADITIVA Nº

Altere-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº11.442/2007, passando o § 3º a ter a seguinte redação:

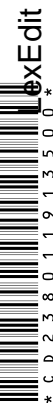
“Art. 3º

Art. 13.....

§ 3º Os seguros estabelecidos nos incisos I e II deverão estar vinculados a Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, estabelecidos de comum acordo entre o transportador e sua seguradora. Na hipótese do contratante do serviço de transporte exigir obrigações ou medidas adicionais, na operação e/ou de gerenciamento, arcará este com todos os custos e despesas inerentes as mesmas, devendo, ainda, as condições especificadas no PGR serem objeto de anuência e concordância da seguradora do transportador.



CD/23801.19135-00



* CD 23801.1913500* ExEdit



JUSTIFICATIVAS

Atualmente, as condições gerais dos seguros do transportador apresentam obrigações de gerenciamento de risco por parte do segurado com objetivo de mitigar as ocorrências, tais medidas envolvem horários de saída, rotas, paradas em locais pré-determinados, revestidos de segurança, verificação das condições do veículo, rastreamento e/ou monitoramento, entre outras.

Tais medidas levam em consideração o risco do transporte, estando diretamente ligado ao tipo da carga, sendo certo que algumas são mais visadas do que outras.

É de extrema importância que o estabelecimento dessas medidas seja feito de comum acordo entre segurado e seguradora, levando ao equilíbrio entre custo e benefício das medidas adotadas e as taxas de seguro incidentes.

De outro lado, temos que na última década, se tornou comum exigências por parte de diversos contratantes do serviço de transporte, de planos gerenciamento de riscos específicos para suas cargas, que decorrem de suas apólices de seguro facultativo de Transporte Nacional, celebrado junto às diversas seguradoras do mercado, sendo que paralelamente dispensam o transportador de contratar seu seguro, a fim de reduzir o custo do frete.

Tal situação gera que, em um único embarque, o transportador rodoviário de cargas, acumule diversos planos de gerenciamento de risco (PGR), sendo que na hipótese desse transportador deixar de cumprir quaisquer das providencias estabelecidas nos PGRs, acabará sendo obrigado a pagar o prejuízo de eventual sinistro.



CD/23801.19135-00



* C D 2 3 3 8 0 1 1 9 1 3 5 0 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

Esta situação é grave, pois conforme dissemos acima, a redução do custo do frete se dá pela não contratação do seguro por parte do transportador, ou seja, o embarcador exonera o transportador da contratação do seu seguro de responsabilidade civil de roubo, mas fica condicionado ao cumprimento de um gerenciamento de risco, o qual se torna impraticável, na medida que se acumula com outros PGRs dos demais embarcadores em um mesmo veículo.

Além desta situação operacional, temos também que esses PGRs se fazem acompanhados das cartas de DDR (dispensa de direito de regresso) por parte do embarcador e sua seguradora, com a esdrúxula alegação de compensar a dispensa de contratação do seguro de responsabilidade pelo transportador. Ocorre que estas cartas de DDR, apresentam várias situações jurídicas em que as mesmas não terão validade, e que por sua vez, tornam o transportador extremamente vulnerável, como exemplo: a) não terá validade a DDR no caso de culpa grave, expressão totalmente subjetiva e que permite ao embarcador ou sua seguradora cobrar a indenização em caso de sinistro, sob os mais diversos pretextos e interpretações; b) ato praticado por preposto do transportador, como por exemplo, o motorista, neste caso, o motorista desaparecendo com a carga, teremos um evento de apropriação indébita, o qual é plenamente coberto pelo seguro de desvio de carga do transportador, todavia, em face da redução do frete, não existe margem para contratá-lo, deixando, assim, o prestador do serviço sujeito a reparação de um dano sem o competente seguro..

Dentro das novas disposições apresentadas pela MP temos a obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil do transportador, tanto em





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

face dos danos causados à carga decorrentes de acidentes, como no desvio da mesma (incisos I e II), ou seja, completam-se as coberturas securitárias necessárias à devida proteção do transportador e embarcador, acompanhado ainda do competente PGR celebrado de comum acordo entre o transportador e sua seguradora.

Caso o contratante do serviço de transporte ainda venha solicitar medidas operacionais ou de GR além daquelas estabelecidas nas apólices do transportador, deverá arcar com os custos, devendo ainda existir o de acordo da seguradora do transportador, a fim de que não se descaracterize o GR firmado na apólice.

Fica evidente que até mesmo o contratante do frete terá interesse em conhecer o PGR firmado entre transportador e sua seguradora, pois representará uma garantia de uma correta execução do contrato de transporte, e proteção de seus bens.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP



CD/23801.19135-00



CD238011913500
ExEdit