Por Voltaire Marenzi[1]

A Resolução **CNSP número 472** consolidou e simplificou normativos que tratam dos diferentes seguros de responsabilidade civil dos transportadores de cargas, objetivando atender a **Lei número 14.599 de 2023**.

A sobredita Resolução disposta em 61 artigos foi publicada no DOU em 30 de setembro de 2024, revogando diversas outras de mesma hierarquia jurídica, vale dizer, em plena sintonia com o princípio constitucional inserto na Lei Maior.[2]

Em seu artigo 1º é prevista sua aplicabilidade nos seguintes seguros:

I – Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo de Carga – RCTA-C;

II – Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Aquaviário de Carga – RCA-C;

III – Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Ferroviário de Carga – RCTF-C;

IV – Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C;

V – Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal de Carga – RCOTM-C; e

VI – Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga – RC-DC.

De acordo com seu parágrafo único estes seis incisos são de contratação obrigatória, exceto o seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal de Carga, sob a sigla RCOTM-C que deverá obedecer ao que é tratado nos artigos subsequentes desta Resolução.[3]

Sem dúvida que é notável a regulamentação desta matéria em uma sistemática determinada pelo legislador competente, embora continue entendendo que o tema Seguro de Responsabilidade Civil, quer o facultativo, quer o obrigatório deveriam ter merecido uma melhor explicitação no atual Código Civil.[4]

Tal fato se constata quando o legislador de lege ferenda deveria ter sido mais detalhista ao cuidar de um contrato de seguro de alta relevância, complexidade e dinâmica nos tempos atuais. Sobre esta matéria discorri à exaustão em artigos e livros relativos ao Seguro no Direito Brasileiro e Comentários à Luz do Novo Código Civil.

É claro que não vou fazer neste modesto ensaio comentários de artigo por artigo, até porque por aqui não seria o meio mais adequado e pertinente ao que se cuida dos normativos previstos nesta atual **Resolução.**

Todavia, acredito ser convinhável pinçar algumas disposições específicas iniciando pelo que contém no Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo de Carga – **RCTA – C,** no qual o segurado é exclusivamente o transportador aéreo de carga que explora serviços desta modalidade em transporte de carga.[5]

O detalhamento dos riscos cobertos é importante para gizar o alcance destas coberturas securitárias.[6]

Há, sem sobra de dúvida, alterações substanciais na operacionalidade dos seguros de responsabilidade civil dos transportadores de carga, reunindo em um só diploma – Resolução aduzida -, os seguros obrigatórios desta modalidade imperativa.

Valho-me nesta assentada o que estampou um sítio abaixo indicado em nota de rodapé[7], verbis:

“A nova Lei, rectius **Resolução**, além de reforçar o caráter obrigatório do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), criou a obrigação da contratação dos Seguros de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC) e de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), este último objeto da Consulta Pública nº 3/2024, atualmente em fase de análise das contribuições recebidas”.

Mais:

“Em relação ao RCTR-C, a Resolução veda o estabelecimento de franquia e participação obrigatória do segurado, prevendo ainda a necessidade da disposição, na apólice, das características e estado de conservação e licenciamento dos veículos do transportador.

Em relação ao RC-DC, estabelece a Resolução que o transportador somente poderá manter uma única apólice vigente, a qual deverá estar vinculada ao seu respectivo Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

A cobertura nos casos de roubo, furto, apropriação indébita, estelionato e extorsão abrange as mercadorias transportadas enquanto em trânsito. Abrange ainda as mercadorias carregadas no veículo enquanto estacionado no interior do depósito do transportador, desde que o depósito tenha sido previamente relacionado na apólice e não tenham ficado no depósito por período superior ao estabelecido na apólice de seguros contratada. Não abrange mercadorias ainda não carregadas”.[8]

De outro giro, não se pode olvidar que os seguros obrigatórios geralmente envolvem questões de interesse público, como a proteção da coletividade contra riscos previsíveis. Por essa razão, o CNSP pode adotar uma abordagem mais restritiva e específica ao regular esse tipo de seguro, garantindo uma normatização mais rigorosa para assegurar a proteção dos cidadãos.

Impende ressaltar, ao azo, de que as leis alicerçadas em um viés de cunho mais social instituem os seguros obrigatórios geralmente trazendo um regime jurídico mais rígido, com regras que não podem ser flexibilizadas pelas partes. Já os seguros facultativos possuem maior liberdade contratual, o que justifica que o órgão que fixa as diretrizes e normas da política de seguros privados[9] atue de forma mais flexível, delegando mais autonomia às seguradoras e segurados.

Quanto ao aspecto concernente às regulamentações aplicadas indistintamente tanto a seguros obrigatórios quanto facultativos podem, via de regra, aumentar o custo dos produtos. Destarte, ao focar apenas nos obrigatórios, o CNSP poderia evitar onerar desnecessariamente os seguros facultativos, preservando a competitividade do mercado.

A restrição de uma Resolução do CNSP apenas aos seguros obrigatórios, a meu sentir, poderá gerar um efeito de dualidade no mercado segurador. Por um lado, se dá uma garantia de que os seguros de interesse público tenham uma regulamentação mais estrita, em consonância com a natureza protetiva desses contratos. Por outro, o setor de seguros facultativos pode também manter maior flexibilidade, o que certamente estimulará a inovação e a oferta de produtos mais diversificados e acessíveis.

Essa diferenciação observada sob outra ótica poderá ser vista como uma forma de evitar que o excesso de regulamentação prejudique a contratação de seguros facultativos, uma vez que o alto custo regulatório irá refletir no preço dos produtos e, consequentemente, na demanda dos consumidores.

Embora as Resoluções do CNSP tenham por objetivo regulamentar e garantir a segurança no setor de seguros, é possível que uma resolução abranja apenas os seguros obrigatórios e não os facultativos, mesmo que ambos estejam previstos em um mesmo estatuto legal. Essa distinção poderá ser justificada pela diferença na natureza dos seguros, na necessidade de proteção do interesse público e no impacto econômico que uma regulamentação excessiva venha a causar no

mercado.

A prática de limitar **Resoluções** aos seguros obrigatórios poderá, outrossim, contribuir para um ambiente regulatório mais eficiente, protegendo adequadamente os segurados que tenham obrigatoriedade em sua contratação sem desestimular seus interesses nos seguros facultativos, mantendo, assim, um mercado mais dinâmico e acessível.

O tempo certamente vai nos dizer!

Porto Alegre, 01/10/2024.

_____

[1] Voltaire Marenzi, advogado e Professor.

[2] Inciso VII, do artigo 59 da CF/88.

[3] Artigos 13 a 17 da Resolução nº 472, de 25.09.2024.

[4] Artigos 787 e 788, respectivamente, do nosso Código Civil.

[5] Artigo 3º caput desta Resolução.

[6] Artigo 4º.

[7] NTC&Logística. Chapéu: SEGUROS.

[8] Bis in idem.

[9] Artigo 32, inciso I, do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, com redação dada pelo Decreto-Lei nº 296, de 1967.