

# NEWS

## CONSULTIVO CONTRATOS DE TRANSPORTE

DEZEMBRO | 2025



**CARVALHO  
MACHADO  
& TIMM  
ADV.**

# ÍNDICE

- 03** Transporte Rodoviário de Cargas: Cláusulas Essenciais e Pontos de Atenção
- 05** Vale-Pedágio Obrigatório: Principais Pontos e as Novas Regras
- 07** A Responsabilidade das Transportadoras pelo Atraso na Entrega de Mercadorias
- 09** Portaria ANTT nº 27/2025: Seguros para o Transporte de Cargas
- 11** Transporte de Produtos Perigosos: Regras, Licenciamento e Responsabilidade Ambiental
- 13** Acordos de Nível de Serviço (SLA): Por que Incorporá-los aos Contratos de Transporte?
- 15** A cláusula de “no show” no transporte de pessoas à luz do Código de Defesa do Consumidor
- 16** Transporte Aéreo Internacional de Cargas: Desafios Jurídicos
- 18** Transporte Dutoviário: Principais Aspectos Regulatórios e Contratuais



Por  
**Lucas Petri**

## Transporte Rodoviário de Cargas: Cláusulas Essenciais e Pontos de Atenção

**O transporte rodoviário é o principal meio de movimentação de cargas no Brasil, mas também um dos mais regulados. Entender as regras aplicáveis e as obrigações contratuais é essencial para evitar riscos e garantir conformidade nas operações logísticas de empresas embarcadoras e transportadoras.**

**A**s características de desenvolvimento econômico do Brasil fizeram com que grande parte do transporte de carga ocorra pelo modal rodoviário, tornando o contrato de transporte um dos mais utilizados pelas empresas. Essas mesmas características tornam igualmente os contratos de transporte um dos mais regulados no país, sendo importante, portanto, identificar as características particulares de cada operação para um tratamento adequado das obrigações e riscos envolvidos.

Os contratos de prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas no Brasil são regulados principalmente pela Lei nº 11.442/2007. Esses contratos envolvem algumas características gerais, como registro na Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT") para transportadoras, a emissão de documentos para cada serviço prestado, a contratação de seguros, os

padrões mínimos de remuneração e a divisão de responsabilidades pelo cumprimento de normas de segurança, variando conforme o tipo de transporte contratado e a qualificação das partes envolvidas.

Em primeiro lugar, é importante diferenciar o transporte rodoviário nacional do transporte internacional. O transporte nacional, que ocorre integralmente dentro do território brasileiro, é regulado majoritariamente pela ANTT, com destaque para a Resolução ANTT nº 5.848/2019. O transporte internacional segue, além da Resolução ANTT nº 6.038/2024, acordos bilaterais ou multilaterais, como os do Mercosul, exigindo documentos adicionais como o Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA).

Em segundo lugar, é essencial diferenciar as categorias de transportadores previstas na Lei nº 11.442/2007: (i) a Empresa de

Transporte de Cargas ("ETC"), que se trata de uma pessoa jurídica constituída para exercer a atividade de transporte rodoviário de cargas, devendo possuir pelo menos um veículo próprio e estar inscrita no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas ("RNTRC"), na categoria ETC; e (ii) o Transportador Autônomo de Cargas ("TAC"), que é uma pessoa física que realiza o transporte com veículo de sua propriedade ou posse, limitado a até três veículos no total, registrado no RNTRC na categoria TAC. Essas distinções influenciam diretamente nas obrigações que devem ser cumpridas pela transportadora e, deste modo, exigidas pelos embarcadores, bem como na interpretação dos contratos em razão da presunção de níveis diferentes de autonomia econômica e capacidade de negociação.

Além das diferenciações acima, situações especiais, como o

transporte de produtos perigosos – definidos como substâncias que representam risco à saúde, ao meio ambiente ou à segurança pública, a exemplo de explosivos ou químicos corrosivos –, vão exigir tratamento adicional pelos contratos, com inclusão de obrigações e mecanismos de monitoramento, tendo em vista as exigências de sinalização específica nos veículos, treinamento de condutores, licenças ambientais, além de possíveis restrições de horários e rotas.

Feitas essas distinções mínimas, a elaboração do contrato de transporte rodoviário de cargas passa pelos elementos nucleares do tipo, definindo com clareza o objeto do contrato, como natureza da carga, origem, destino, além da remuneração e demais obrigações acessórias.

No que tange à remuneração pelos serviços, o frete é o elemento central, usualmente calculado com base em fatores como distância, peso da carga e tipo de veículo, e deve, como regra, respeitar a “Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas”, instituída pela Lei nº 13.703/2018. A falta de

tratamento adequado deste tópico pode acarretar a nulidade de cláusulas do contrato. Adicionalmente, no tratamento dos custos de contratação deve ser considerado o chamado “vale-pedágio”, obrigatório pela Lei nº 10.209/2001, que deve ser antecipado pelo embarcador para cobrir custos de pedágios em rodovias concedidas. A forma adequada de antecipação é regulada pela ANTT.

Por fim, outras cláusulas importantes abrangem obrigações de responsabilidade pela integridade da carga durante o trajeto e, nessa linha, as cláusulas relacionadas à contratação de seguros e ao plano de gerenciamento de risco, além da fixação de acordos de níveis de serviço (SLA e lead times) e o monitoramento pelas embarcadoras da observância da legislação trabalhista pelas transportadoras.

Como alertado inicialmente, o contrato de transporte rodoviário de cargas é intensamente regulado no Brasil e exige, deste modo, um conhecimento das particularidades de cada operação para compreensão dos riscos e aplicação adequada da legislação.





## Vale-Pedágio Obrigatório: Principais Pontos e as Novas Regras

O vale-pedágio obrigatório assegura que os custos com pedágios no transporte rodoviário sejam pagos pelo embarcador, evitando prejuízos ao transportador e garantindo transparência na formação do frete. A correta aplicação da Lei nº 10.209/2001 e da Resolução ANTT nº 6.024/2023 é essencial para a conformidade legal e eficiência operacional. Esse tema impacta diretamente transportadoras, embarcadores e empresas que dependem do transporte rodoviário de cargas.



Por  
**Bruno Gabriel Arnold** e  
**Matheus Felipe Calegari**  
**Rigon Willers Gil**

O transporte rodoviário de cargas desempenha papel essencial na economia, sendo responsável por grande parte da movimentação de bens no país. Dentro desse contexto, o vale-pedágio obrigatório, instituído pela Lei nº 10.209/2001 (“Lei”), surgiu como um dos principais pontos de atenção regulatório para transportadores e embarcadores.

Em seu art. 2º, a lei determina que o valor do pedágio deve ser pago antecipadamente pelo embarcador, de forma destacada e não embutida no frete. Além disso, o seu artigo 8º prevê penalidade severa ao embarcador que descumprir essa obrigação de fornecer o vale-pedágio antecipadamente, mediante indenização em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete contratado.

Nesse contexto, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) editou normas complementares à Lei nº

10.209/2001, atualizando procedimentos e meios de pagamento do vale-pedágio. Como fonte de informação atualizada, recomendamos a leitura da página do Ministério do Transporte: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas/vale-pedagio-obrigatorio>.

Entre as normas, a Resolução ANTT nº 6.024/2023 (“Resolução”) modernizou o sistema, estabelecendo que o contratante do frete deve antecipar o vale-pedágio, independentemente do valor do frete, por meio de uma Fornecedor de Vale-Pedágio Obrigatório (FVPO) habilitada pela ANTT, sob pena de aplicação de sanções. Dentre as regras, destacamos que:

- É proibido o pagamento do vale-pedágio em dinheiro;
- Em rotas que utilizem sistemas de pedágio automáticos (Free Flow), o valor deve ser antecipado considerando todo o trecho com cobrança;

- Em caso de transporte fracionado envolvendo mais de um contratante, o valor total do pedágio deve ser rateado entre os embarcadores, de forma proporcional a cada despacho, e destacado no conhecimento de transporte. Neste caso, não é obrigatória a antecipação do vale-pedágio; e

- Desde 1º de janeiro de 2025, o Vale-Pedágio Obrigatório é válido apenas na forma eletrônica, com o uso de TAG. Com isso, os modelos operacionais em cartão e cupom deixaram de existir, sendo aceitos apenas até 31 de janeiro de 2025.

No âmbito administrativo, a ANTT tem buscado modernizar e padronizar os mecanismos de pagamento, priorizando a rastreabilidade das operações. O CMT permanece atento às alterações regulatórias e se coloca à disposição para esclarecer quaisquer dúvidas relacionadas ao tema.





Por  
**Gabriela Vieira Suzin**

## A Responsabilidade das Transportadoras pelo Atraso na Entrega de Mercadorias

**Atrasos na entrega podem gerar prejuízos e responsabilidade direta da transportadora. Saiba como prevenir riscos e proteger seu negócio.**

O atraso na entrega de mercadorias representa o descumprimento de uma obrigação contratual específica, ocorrendo quando a mercadoria não é entregue no local e data combinados. Ou seja, não é uma simples demora, mas um descumprimento que viola o contrato e causa prejuízos concretos ao contratante.

É importante diferenciar o atraso de outras falhas no transporte, como o extravio ou a avaria. No atraso, a carga é entregue, mas fora do prazo. No extravio, há perda total e, na avaria, danos físicos à mercadoria. Em alguns casos, atrasos excessivos podem ser até interpretados como perda da carga, motivo pelo qual cada caso deve ser analisado com atenção.

Em um cenário em que as cadeias logísticas são cada vez mais integradas e dependentes de prazos rigorosos, a responsabilidade pelo atraso na entrega

se tornou um tema central para transportadoras e embarcadores. Um descumprimento de prazo pode gerar consequências significativas: perdas financeiras, paralisação da produção, custos adicionais e danos à reputação. Por isso, a pontualidade deixou de ser apenas uma expectativa: é um fator de competitividade e eficiência.

No Brasil, essa responsabilidade está prevista no Código Civil (Lei nº 10.406/2002), que adota um regime predominantemente objetivo. Isso significa que o transportador responderá pelos danos independentemente de culpa, bastando a comprovação do atraso e do prejuízo. As exceções ficam restritas a caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva do contratante ou de terceiros, situações que precisam ser demonstradas de forma inequívoca.

O artigo 749 do Código Civil reforça esse entendimento ao

dispor que “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”. Ou seja, a obrigação é de resultado: a entrega tempestiva é o objetivo do contrato, e o descumprimento implica responsabilidade pelos prejuízos causados.



Além do Código Civil, outras normas complementam o regime jurídico. A Lei nº 9.611/1998, por exemplo, que regula o Transporte Multimodal de Cargas, em seu artigo 20, proíbe a limitação de responsabilidade quando o atraso decorrer de ação ou omissão do operador. Já a Lei nº 11.442/2007, que disciplina o transporte rodoviário de cargas, prevê expressamente que o transportador responde por perdas, danos e atrasos, alinhando-se à obrigação de resultado.

Quando o destinatário for o consumidor final, aplica-se também o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990), que assegura o direito à reparação integral dos danos patrimoniais e morais.

Por outro lado, é possível que a transportadora se exima da responsabilidade quando o atraso decorrer de situações excepcionais, como eventos climáticos extremos, acidentes ou falhas imputáveis ao remetente ou ao destinatário (por exemplo, documentação incorreta,

atraso no desembarço ou falha na carga). Nesses casos, a transportadora deve comprovar as circunstâncias excepcionais.

Os prejuízos decorrentes de atrasos podem envolver danos materiais, como multas contratuais, custos adicionais de armazenagem e transporte alternativo, e lucros cessantes, quando há perda de oportunidades de venda ou interrupção de operações. Para mitigar riscos, é fundamental que contratantes e transportadoras estabeleçam contratos de transporte bem estruturados, com prazos claramente definidos, penalidades proporcionais e procedimentos de comunicação imediata em caso de imprevistos. A inclusão de cláusulas de força maior, seguros específicos e regras claras de responsabilidade traz equilíbrio à relação contratual e evita disputas futuras.

No aspecto prático, o transportador deve manter documentação completa de todo o processo logístico, como comprovantes de entrega, rastreamentos, relatóri-

os de ocorrências e comunicações formais, garantindo transparência e facilitando a comprovação de eventuais excludentes de responsabilidade. Já o contratante deve formalizar as reclamações nos prazos legais e reunir provas dos prejuízos sofridos, assegurando a efetiva reparação.

Em resumo, a responsabilidade pelo atraso na entrega decorre da confiança e da obrigação de resultado assumida em contrato. Uma gestão contratual bem conduzida, com mecanismos claros de prevenção e mitigação de riscos, fortalece a parceria entre transportador e embarcador, reduz litígios e aumenta a eficiência operacional.

Mais do que uma exigência legal, cumprir prazos é uma estratégia de negócio, que reflete comprometimento, segurança e credibilidade, atributos essenciais para a sustentabilidade das operações logísticas. A equipe de Contratos do CMT está à disposição para apoiar na revisão e estruturação de contratos de transporte, garantindo relações mais equilibradas e seguras.



Por  
**Amanda Rodrigues**

## Portaria ANTT nº 27/2025: Seguros para o Transporte de Cargas

**Entenda as novas exigências de seguros obrigatórios, como garantir a conformidade da sua empresa e os riscos de não se adequar às determinações da Portaria nº 27/2025 - ANTT.**

**A** Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou a Portaria SUROC nº 27, de 7 de agosto de 2025, que definiu os procedimentos para comprovação e verificação de contratação dos seguros de Responsabilidade Civil de Transporte.

A Portaria detalha os procedimentos para a comprovação e verificação dos seguintes seguros, obrigatórios por lei: Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), relativo a perdas ou danos à carga; Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), com cobertura em caso de roubo, furto qualificado, apropriação indébita ou extravio de mercadorias e Seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), com cobertura para danos a terceiros causados pelo veículo em operação.

A comprovação das coberturas e a verificação da contratação dos seguros pela ANTT dar-se-ão:

- **por meio da apresentação** à fiscalização da ANTT do frontispício da apólice (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado de seguro; e
- **automaticamente**, por meio de intercâmbio de informações entre ANTT e sociedades seguradoras ou entidade representativa por estas indicada.

A comprovação da contratação dar-se-á por meio do competente frontispício (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado emitido pela companhia seguradora, conforme art. 24 da Circular SUSEP nº 642, de 20 de setembro de 2021, onde constem:

- I - nome da seguradora com competente número de CNPJ e registro na SUSEP;

II - identificação do ramo do seguro com nome e número;

III - número de aprovação do produto na SUSEP;

IV - nome do segurado com respectivo CNPJ ou CPF;

V - número da apólice; e

VI - data de emissão e vigência da apólice.

Conforme o Art. 2º da Portaria ANTT nº 27/2025, todas as operações de transporte realizadas por Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas (TRRC) devem estar integralmente acobertadas por esses três tipos de seguro.

A Portaria também esclarece situações de subcontratação e as informações essenciais que devem constar nos documentos de comprovação, conforme o Art. 4º e Art. 5º:



● **Subcontratação de Transportador Autônomo de Carga:** Em operações com Transportador Autônomo de Cargas (TAC), os seguros RCTR-C e RC-DC devem ser firmados pelo contratante do serviço emissor do conhecimento de transporte e do manifesto de transporte), sendo o TAC considerado preposto do tomador de serviços, não cabendo sub-rogação por parte da seguradora contra este.

● **O seguro de RC-V,** por sua vez, deve ser firmado pelo contratante do serviço, por viagem, em nome do TAC subcontratado, sendo permitida a contratação de apólice coletiva de RC-V.

● **TACs Contratados Diretamente:** Nos casos em que os Transportadores Autônomos de Cargas forem contratados diretamente, eles deverão manter seus próprios seguros de RCTR-C, RC-DC e RC-V.

A ausência de comprovação da contratação ou da vigência dos seguros citados na Portaria implicará na suspensão do RNTRC até que seja comprovada a regularização, conforme regulamentação vigente

Diante dessas novas regulamentações, é fundamental que as empresas de transporte e seus contratantes revisem suas políticas de seguros e processos internos para garantir a plena conformidade. A antecipação e a adaptação a essas exigências não só evitam penalidades, como também fortalecem a segurança, a transparência e a sustentabilidade das operações no longo prazo.



## Transporte de Produtos Perigosos: Regras, Licenciamento e Responsabilidade Ambiental

O transporte de produtos perigosos é essencial para setores como petroquímico, farmacêutico, energético e agrícola, mas exige rigor técnico e cumprimento da legislação para evitar acidentes graves, danos ambientais e prejuízos operacionais.

Por

**Matheus Felipe Calegari Rigon Willers Gil**

O transporte de produtos perigosos envolve substâncias que podem ser explosivas, inflamáveis, tóxicas, corrosivas, radioativas ou poluentes, elementos essenciais para o funcionamento de diversos setores da economia, como as indústrias petroquímica, farmacêutica, energética e agrícola. Apesar de sua importância, essa atividade requer extremo cuidado e rigor técnico, pois o manuseio inadequado desses materiais pode comprometer a segurança pública, a saúde dos trabalhadores e o equilíbrio do meio ambiente. Vazamentos, explosões e contaminações são alguns dos incidentes capazes de gerar consequências graves e, em muitos casos, irreversíveis.

No Brasil, o transporte de produtos perigosos é amplamente regulamentado por um conjunto de normas que estabelecem critérios voltados à segurança operacional, ao licenciamento ambiental e à fiscalização das

atividades envolvidas. A Lei nº 10.233/2001, em seu artigo 22, inciso VII, atribui à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a competência para regulamentar o transporte de produtos perigosos em rodovias e ferrovias, definindo padrões e normas técnicas complementares aplicáveis a esse tipo de operação.

Entre as principais normas expedidas pela ANTT, destaca-se a Resolução nº 5.998/2022, complementada pelas Resoluções nº 6.016/2023 e nº 6.056/2024. Esses atos normativos disciplinam, dentre outros aspectos, as condições de transporte, a documentação exigida, os deveres, as obrigações e as responsabilidades das partes envolvidas, a fiscalização, bem como as infrações e as penalidades aplicáveis. Essa norma também traz Instruções Complementares que tratam da classificação dos produtos, da certificação das embalagens, da sinalização dos veículos e dos

procedimentos de expedição, assegurando que toda a operação ocorra de forma segura e padronizada. Além disso, é necessário observar as normas estaduais sobre a matéria, que complementam a legislação federal, estabelecendo procedimentos específicos para o licenciamento e a fiscalização no âmbito estadual.

O anexo da Resolução nº 5.998/2022 traz a lista oficial dos produtos perigosos, com suas respectivas classificações, regras de identificação, forma correta de embalagem, sinalização dos veículos e a documentação exigida para o transporte.

Em relação à classificação do produto, ela deve ser realizada pelo fabricante, pelo expedidor (orientado pelo fabricante) ou, em alguns casos, pela autoridade competente, com base nas características físico-químicas da substância. Cada produto é enquadrado em uma classe ou subclasse de risco, e o transporte deve seguir as exigên-

cias específicas dessa categoria. Os veículos transportadores devem conter painel de segurança e rótulo de risco.

O painel de segurança é uma placa retangular de cor alaranjada fixada no caminhão, contendo números que indicam o tipo de risco e o número ONU, o qual identifica a substância transportada. Já o rótulo de risco, em formato de losango, informa sobre o tipo de perigo e o manuseio adequado, geralmente com cor de fundo, texto e um símbolo que identifica o perigo envolvido.

Ainda, a legislação define uma série de documentos que devem obrigatoriamente acompanhar o veículo durante o transporte de cargas perigosas, garantindo a regularidade da operação e a disponibilidade de informações em caso de fiscalização. São eles:

- (i)** Os originais do CTPP ou do CIPP e, no caso de transporte a granel, o CIV;
- (ii)** O documento para transporte de produtos perigosos contendo todas as informações sobre a carga; e
- (iii)** Outros documentos ou declarações exigidas pelo regulamento.

Além disso, é necessária a Autorização Ambiental para Transporte de Produtos Perigosos, emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), nos casos de transporte interestadual de cargas perigosas. Vale ressaltar que a Declaração do Expedidor

deixou de ser obrigatória em 1º de junho de 2023, assim como o porte da Ficha de Emergência e do seu Envelope durante o transporte rodoviário. No entanto, o conteúdo dessas informações poderá ser cobrado em ações estaduais de fiscalização, como é o caso da Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luis Roessler (FEPAM/RS).

Outro aspecto importante é a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos, realizada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) em todo o país, por meio dos órgãos que integram a Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade. Essa fiscalização é feita em parceria com a Polícia Rodoviária Federal, garantindo o cumprimento das normas técnicas e de segurança aplicáveis a esse tipo de transporte. Durante as inspeções, é verificado se o veículo transportador e o equipamento que condiciona a carga atendem aos requisitos previstos na legislação. Também é conferido se o motorista possui o Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos: quando o certificado se refere ao veículo, sua validade é de um ano; quando se refere ao equipamento de transporte, a validade pode variar de um a três anos, conforme o tipo de carga.

Além disso, os órgãos credenciados realizam a verificação metrológica dos equipamentos, que consiste na medição da capacidade volumétrica dos compartimentos utilizados no transporte de produtos perigosos.

Vale destacar que essa fiscalização se aplica especialmente aos veículos e equipamentos utilizados no transporte a granel, como os que transportam combustíveis, produtos corrosivos e Gás Liquefeito de Petróleo (GLP).

O conhecimento das normas aplicáveis aos produtos perigosos é essencial para garantir uma gestão segura e responsável, que inclua desde o armazenamento até o transporte e a destinação final dos resíduos. A adoção de boas práticas operacionais é indispensável para minimizar riscos. O uso de embalagens adequadas, devidamente sinalizadas e compatíveis com as propriedades do produto, reduz significativamente a chance de vazamentos e acidentes. Da mesma forma, o respeito às restrições de circulação e o uso de sistemas modernos de roteirização e monitoramento contribuem para um transporte mais eficiente e seguro. Ademais, a sinalização correta dos veículos, com o painel de segurança e o rótulo de perigo em locais visíveis, também ajuda a garantir respostas rápidas em situações emergenciais.

Em síntese, o transporte de produtos perigosos deve ser conduzido com planejamento, capacitação de motoristas e rigor no cumprimento das normas legais e ambientais. O atendimento a essas exigências vai muito além de uma simples obrigação legal: representa um compromisso com a responsabilidade socioambiental e com a sustentabilidade das operações, garantindo que o desenvolvimento econômico ocorra de forma segura e consciente.



Por  
**Victoria Duarte**

## Acordos de Nível de Serviço (SLA): Por que Incorporá-los aos Contratos de Transporte?

**A definição de Acordos de Nível de Serviço (SLA) nos contratos de transporte é mais do que uma prática de gestão: é um mecanismo jurídico para mitigar riscos, reduzir litígios e assegurar o cumprimento das obrigações pactuadas.**

O transporte rodoviário continua sendo o principal modal logístico no Brasil, sendo a base para a movimentação de cadeias complexas para a produção e a circulação de bens em operações que exigem alta previsibilidade. Nesse sentido, eventuais falhas podem causar impactos significativos em razão do descumprimento de prazos de entrega ou da existência de avarias na carga, gerando interrupções ou ineficiências na produção e o descumprimento de contratos com clientes finais. Em razão disso, a prática de mercado evoluiu para incorporar mecanismos de monitoramento e controle da qualidade dos serviços nos contratos de transporte por meio de Acordos de Nível de Serviço (conhecidos pela expressão "service level agreement" ou SLA).

Os Acordos de Nível de Serviço (SLA) não são apenas métricas operacionais, pois eles devem funcionar como ferramentas de

controle e permitirem um alinhamento de expectativas por meio da fixação de consequências (bônus/penalidades). Em um ambiente de compartilhamento de riscos entre embarcadores e transportadores, indicadores claros permitem monitoramento contínuo da performance, decisões baseadas em dados e previsibilidade operacional, o que é essencial para planejamento das cadeias de produção e distribuição no país.

A ausência de definição de indicadores objetivos entre as partes gera dificuldades no monitoramento e no controle da qualidade dos serviços. Quando a avaliação da qualidade dos serviços é realizada com base em critérios subjetivos e sem um alinhamento claro das expectativas e das eventuais consequências em caso de descumprimento, o ambiente fica propício ao surgimento de divergências e mais propenso a litígio entre as partes. Da perspectiva contratual,

a ausência de Acordos de Nível de Serviço (SLA) acaba remetendo discussões para cláusulas genéricas de penalidade, sem um claro enquadramento da situação nas disposições e sem uma definição prévia dos valores de compensação.

Ao contrário, quando os Acordos de Nível de Serviço (SLA) são incorporados, há a definição clara dos indicadores de maior relevância e os critérios para a aplicação de penalidades ou bonificações, incentivando um ambiente de melhoria contínua das operações. Em caso de necessidade, o mecanismo contratual será muito mais claro e objetivo, permitindo uma aplicação mais segura ao caso, sem a necessidade de recorrer às disposições gerais ou previsões legais.

Os indicadores podem abranger temas como pontualidade, avarias e o tempo das operações, conforme alguns exemplos a seguir:

<b>Indicador</b>	<b>Descrição</b>
Pontualidade	Percentual de entregas dentro do prazo
Índice de Avarias	Proporção de cargas danificadas
Tempo de Ciclo	Tempo médio entre coleta e entrega
Taxa de Devolução	Percentual de entregas não concluídas

Quanto às consequências, é possível prever incentivos para o cumprimento das metas, como o pagamento de bonificações para níveis elevados de atendimento, bem como a aplicação de penalidades em caso do descumprimento dos índices definidos, como exemplo a seguir:

<b>Tipo</b>	<b>Exemplo</b>
Incentivo	Bônus por pontualidade acima de 98%
Penalidade	Multa por índice de avarias superior a 2%

Mais do que um uma métrica operacional, a incorporação da gestão por indicadores permite que os contratos sejam utilizados como ferramentas de performance para assegurar a qualidade e a continuidade das operações.



## A cláusula de “no show” no transporte de pessoas à luz do Código de Defesa do Consumidor

**Entendimento consolidado reforça abusividade da cláusula de “no show” em passagens aéreas. Tema segue relevante diante da necessidade de transparência nas relações de consumo no transporte de pessoas.**



Por  
**Jacqueline Salmen  
Raffoul e  
Luiza de Souza Oliveira**

**V**ocê já ouviu falar na cláusula de “no show”? O termo, usado por companhias aéreas e empresas de transporte, refere-se à situação em que o passageiro não comparece para embarcar no trecho de ida, levando ao cancelamento automático do trecho de volta. Embora pareça uma simples regra contratual, essa prática tem gerado discussões sobre sua legalidade e sobre o respeito aos direitos do consumidor.

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) enfrentou a questão em 2018, ao julgar o caso de um passageiro que teve o trecho de retorno cancelado após não comparecer ao embarque inicial. O Tribunal considerou a cláusula abusiva, entendendo que impõe ao consumidor prejuízo desproporcional em relação à empresa. A decisão reforçou que práticas desse tipo violam princípios fundamentais das relações de consumo, como a boa-fé objetiva e o equilíbrio contratual, previstos no Código de Defesa do Consumidor (CDC).

Desde então, o entendimento vem sendo reiteradamente aplicado pelos tribunais. Segundo

o STJ, é legítimo que as transportadoras adotem medidas razoáveis diante do “no show”, como a aplicação de multa ou a limitação proporcional do reembolso referente ao bilhete não utilizado. O que não se admite, contudo, é o cancelamento automático do trecho de volta, que coloca o passageiro em desvantagem exagerada e, em certos casos, pode até configurar venda casada.

O precedente significa que, mesmo perdendo o voo de ida, o passageiro mantém o direito de embarcar no retorno, desde que comunique a empresa com antecedência razoável. O entendimento tem sido reafirmado por tribunais, como o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios (TJDFT), que divulgou o entendimento sobre o tema no ano passado<sup>1</sup>, no mesmo sentido que a jurisprudência do STJ.

Desse modo, percebe-se a tendência de repetição do entendimento do STJ, sendo relevante que a relação entre consumidor e transportadora observe os princípios da boa-fé e da proporcionalidade, assegurando que o serviço pago seja prestado e que o equilíbrio contratual seja preservado.

<sup>1</sup>Disponível em:  
<https://www.tjdft.jus.br/consultas/jurisprudencia/jurisprudencia-em-temas/cdc-na-visao-do-tjdft-1/prestacao-de-servico-de-transporte-aereo-parte-i-1/previsao-contratual-de-cancelamento-do-trecho-de-volta-em-caso-de-nao-embarque-do-passageiro-no-trecho-de-ida-tema-controverso>



## Transporte Aéreo Internacional de Cargas: Desafios Jurídicos

**Em um mundo globalizado, importadoras, exportadoras e operadores logísticos enfrentam desafios crescentes no transporte aéreo de cargas.**



Por  
**Gabriela Vieira Suzin e  
Flávio Alice Martins  
Costa Velho**

No contexto internacional, o transporte aéreo de cargas é frequentemente formalizado por meio do Conhecimento Aéreo de Transporte (Air Waybill – AWB), documento que comprova o recebimento da carga, as condições pactuadas e as obrigações de cada parte.

Com a intensificação das relações internacionais, observa-se um aumento significativo no fluxo aéreo, impulsionado pela expansão das atividades comerciais, pela globalização das cadeias de suprimentos e pela demanda por transporte rápido e seguro de mercadorias. Nesse contexto, o transporte aéreo consolidou-se como um componente essencial para o comércio exterior.

Contudo, o desenvolvimento desse setor apresenta desafios, os quais geram discussões relevantes sobre a responsabilidade das transportadoras. Compreender os aspectos dessa responsabilidade é fundamental

para operadores logísticos, embarcadores, seguradoras e demais envolvidos na cadeia de transporte.

No transporte internacional, a responsabilidade é regida por uma pluralidade de normas: convenções internacionais, legislações nacionais, regulamentos aeronáuticos e cláusulas contratuais específicas. Essa diversidade requer uma interpretação sistemática e cautelosa, objetivando compatibilizar as normas e assegurar o equilíbrio entre as partes.

A responsabilidade das transportadoras aéreas decorre da violação do dever de guarda e diligência. Enquanto a carga estiver sob sua custódia, a empresa responde pelos danos ocorridos, salvo prova de causa excludente. Essa responsabilidade abrange três hipóteses principais:

**a) Extravio ou perda** – ocorre quando a mercadoria desaparece ou não chega ao destino.



**b) Avaria** – refere-se a danos físicos, deterioração ou violação da carga.

**c) Atraso na entrega** – quando o prazo de transporte é ultrapassado sem justificativa legítima.

Cada hipótese pode gerar obrigações reparatórias específicas, com a quantificação do dano dependendo da natureza da carga, do contrato e dos seguros contratados. No contexto internacional, prevalece o princípio da limitação da responsabilidade, que busca equilibrar interesses econômicos e evitar ônus excessivo à transportadora.

Nesse sentido, o Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento do Recurso Extraordinário nº 1.520.841/SP, sob o rito dos recursos repetitivos, uniformizou o entendimento, reafirmando a aplicação da Convenção de Montreal e sua prevalência sobre o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor (CDC), consolidando o critério da indenização tarifada. Embora a decisão possa deixar

margem para debates nas instâncias inferiores quanto à aplicação da indenização tarifada ou integral, a Convenção de Montreal é explícita ao prever a indenização integral apenas mediante declaração expressa de valor, acompanhada do pagamento do frete. Dessa forma, mesmo que o transportador disponha de informações que permitam estimar o valor da mercadoria, tal circunstância não dispensa a exigência formal de declaração no Conhecimento Aéreo de Transporte.

Ademais, a responsabilidade abrange outras obrigações principais e acessórias, como a condução segura da carga, o cumprimento de prazos, a emissão e gestão correta do Conhecimento Aéreo de Transporte, a comunicação imediata de incidentes e o respeito às normas aduaneiras e de segurança. Essas obrigações derivam de tratados, legislações e padrões operacionais estabelecidos por entidades internacionais.

Dada a complexidade e os riscos inerentes ao transporte aéreo, os

seguros também exercem um papel crucial. Em caso de sinistro, a seguradora efetua o pagamento e sub-roga-se nos direitos do segurado, podendo acionar a transportadora nos limites contratuais ou normativos. No entanto, irregularidades no Conhecimento Aéreo de Transporte, ausência de declaração de valor ou discrepâncias de peso podem comprometer o direito de regresso ou reduzir o montante indenizável.

A discussão sobre a responsabilidade das transportadoras aéreas reflete um equilíbrio entre proteção e eficiência. Por um lado, assegura-se a reparação de danos ao embarcador; por outro, preserva-se a sustentabilidade do setor, evitando indenizações que impactem os custos e a competitividade global. A previsibilidade dos parâmetros permite que as partes ajustem custos, elaborem estratégias de mitigação e adotem medidas preventivas.

A equipe de Contratos do CMT está à disposição para esclarecimentos ou suporte especializado.



Por

**Matheus Felipe Calegari  
Rigon Willers Gil**

## Transporte Dutoviário: Principais Aspectos Regulatórios e Contratuais

O transporte dutoviário é uma solução estratégica e segura para o deslocamento contínuo de líquidos, gases e sólidos em polpa, oferecendo alta eficiência, redução de custos operacionais e sustentabilidade ambiental e sendo especialmente relevante para os setores de energia, mineração, petroquímica e saneamento.

O transporte dutoviário é um dos modais mais estratégicos da matriz logística brasileira, sendo responsável pela movimentação contínua de líquidos, gases e sólidos em polpa. Trata-se de uma solução eficiente e segura, especialmente relevante para os setores de energia, mineração, petroquímica e saneamento. A rede dutoviária nacional constitui um pilar da infraestrutura de transporte do país, conectando centros produtores, refinarias e terminais portuários a polos consumidores e industriais.

A legislação que disciplina o transporte dutoviário no Brasil tem como base a Lei nº 10.233/2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Embora a lei trate principalmente dos transportes rodoviário e ferroviário, ela também atribui à ANTT a responsabilidade de articular-se com as entidades do transporte dutoviário e de organizar o cadastro nacional de dutovias e das

empresas operadoras desse sistema. Esse cadastro visa proporcionar maior eficiência, segurança e transparência ao setor, permitindo à ANTT e demais órgãos públicos o monitoramento, a fiscalização e o planejamento estratégico desse modal.

O transporte dutoviário é classificado conforme o tipo de produto transportado, quais sejam:

**i. Oleodutos:** destinados ao transporte de petróleo e seus derivados, como gasolina, diesel, querosene, GLP, álcool e nafta;

**ii. Gasodutos:** empregados na movimentação de gás natural e industrial; e

**iii. Minerodutos:** utilizados para o transporte de minérios em forma de polpa, como minério de ferro, sal-gema e concentrado fosfático.

São vantagens desse modelo de transporte:

● **Alta capacidade e volume de carga:** Os dutos possibilitam o transporte contínuo e ininterrupto de grandes volumes, atendendo com eficiência operações que demandam regularidade e alto fluxo, alcançando níveis de produtividade muito superiores aos de modais como o rodoviário e ferroviário, especialmente em larga escala;

● **Redução de Custos Operacionais:** Apesar do alto investimento inicial, o modal apresenta custos de operação reduzidos, com baixa necessidade de mão de obra e consumo energético otimizado;

● **Segurança e Monitoramento:** O transporte ocorre em ambiente controlado, com risco mínimo de perdas e acidentes. Sistemas de sensoriamento remoto e automação garantem detecção rápida de vazamentos e falhas;

● **Sustentabilidade Ambiental:** Por operar majoritariamente de forma subterrânea, o modal

reduz a emissão de gases poluentes e o tráfego rodoviário e ferroviário, contribuindo para uma matriz logística mais sustentável;

● **Confiabilidade e Previsibilidade:** A independência de fatores climáticos assegura alta pontualidade e confiabilidade nas entregas, o que é crucial para cadeias produtivas integradas.

Por outro lado, o modal apresenta alguns desafios e limitações, como:

● **Alto custo inicial** de implantação e manutenção, envolvendo obras de engenharia complexas e licenciamento ambiental rigoroso;

● **Baixa flexibilidade operacional**, com rotas fixas e reduzida possibilidade de adaptação a novas demandas;

● **Restrições quanto ao tipo de carga**, limitando-se a líquidos, gases e sólidos em polpa.

As vantagens e limitações do transporte dutoviário devem ser

avaliadas de forma estratégica, considerando fatores como a natureza da carga, a distância a ser percorrida, o volume transportado e a duração do empreendimento, a fim de determinar sua viabilidade técnica, econômica e ambiental.

De todo modo, o transporte dutoviário se consolida como uma alternativa estratégica e sustentável dentro da matriz logística brasileira. A atuação da ANTT reforça o papel regulatório e fiscalizador do Estado, garantindo que a expansão desse modal ocorra de maneira segura, integrada e compatível com os princípios da sustentabilidade e da livre concorrência.

Assim, avaliar seus benefícios e limitações permite identificar as condições ideais para sua adoção e garantir que sua implementação ocorra de forma equilibrada, sustentável e economicamente viável.





**CARVALHO  
MACHADO  
& TIMM  
ADV.**

#### **SÃO PAULO | SP**

Alameda Santos, 2300 | Sala 42  
Ed. Haddock Santos  
Jardim Paulista | CEP 01418-200  
**+55 (11) 4007-1479**  
[saopaulo@cmtadv.com.br](mailto:saopaulo@cmtadv.com.br)

#### **PORTO ALEGRE | RS**

Av. Carlos Gomes, 1340 | Sala 602  
Ed. Érico Veríssimo  
Auxiliadora | CEP 90480-001  
**+55 (51) 4007-1479**  
[portoalegre@cmtadv.com.br](mailto:portoalegre@cmtadv.com.br)

#### **BELO HORIZONTE | MG**

Av. Celso Porfirio Machado, 408  
Belvedere | CEP: 30320-400  
**+55 (31) 4007-1479**  
[belohorizonte@cmtadv.com.br](mailto:belohorizonte@cmtadv.com.br)

#### **BRASÍLIA | DF**

SCS Quadra 09, Bloco C Torre C, Sala 1003 | Parte R  
Ed. Parque Cidade Corporate  
CEP: 70308-200  
**+55 (61) 4007-1479**  
[brasilia@cmtadv.com.br](mailto:brasilia@cmtadv.com.br)

#### **CAMPINAS | SP**

Av. Dr. José Bonifácio C. Nogueira, 150  
Shopping Galleria Plaza | Térreo  
Jardim Madalena | CEP 13091-611  
**+55 (19) 4007-1479**  
[campinas@cmtadv.com.br](mailto:campinas@cmtadv.com.br)

#### **CURITIBA | PR**

Av. Anita Garibaldi, 850 | Torre Success  
Sala 606 | Ed. Infinity Prime Offices  
Cabral | CEP: 80540-180  
**+55 (41) 4007-1479**  
[curitiba@cmtadv.com.br](mailto:curitiba@cmtadv.com.br)

#### **FLORIANÓPOLIS | SC**

Rua Presidente Coutinho, 311,  
Bloco A, Ático | Ed. Saint James  
Centro | CEP 88015-230  
**+55 (48) 4007-1479**  
[florianopolis@cmtadv.com.br](mailto:florianopolis@cmtadv.com.br)

#### **RECIFE | PE**

Av. Engenheiro Antônio de Goes, 60  
7º andar | Sala 701 | Ed. JCPM Trade  
Center | Pina | CEP: 51010-000  
**+55 (81) 4007-1479**  
[recife@cmtadv.com.br](mailto:recife@cmtadv.com.br)

#### **RIO DE JANEIRO | RJ**

Praia de Botafogo, 228 | Sala Sala 1601  
Ed. Argentina  
Botafogo | CEP 22250-040  
**+55 (21) 4007-1479**  
[riodejaneiro@cmtadv.com.br](mailto:riodejaneiro@cmtadv.com.br)

#### **LISBOA | PORTUGAL**

Rua Joshua Benoliel, n.º 6 | 8º B  
Edifício Alto das Amoreiras  
Amoreiras  
1250-133 Lisboa | Portugal  
**+351 216 078 807**  
[lisboa@cmtadv.com.pt](mailto:lisboa@cmtadv.com.pt)

[cmtadv.com.br](http://cmtadv.com.br)

[@cmtadv](https://www.instagram.com/cmtadv)