



NEWS

CONSULTIVO CONTRATOS DE TRANSPORTE

2ª EDIÇÃO

SETEMBRO | 2026



**CARVALHO
MACHADO
& TIMM**
ADV.

ÍNDICE

- 03** As novas regras da Lei nº 15.485/2026 e das Resoluções nº 6.077 e nº 6.078 da ANTT sobre o Piso Mínimo de Frete: o que muda na responsabilidade do ambiente de transporte?
- 04** Impactos contratuais e operacionais da Lei nº 15.485/2026 no transporte rodoviário de cargas
- 06** Transporte Multimodal de Cargas: Obrigações e Pontos de Alerta
- 08** Transporte de cargas e gestão de riscos contratuais
- 10** Lotação x Carga Fracionada: diferenças e impactos
- 12** O Seguro de Transporte de Cargas à Luz do Novo Marco Legal dos Seguros (Lei nº 15.040/2024): Desafios e Perspectivas
- 15** Carga danificada ou extraviada: de quem é a responsabilidade?
- 17** *Demurrage* no Transporte Marítimo de Contêineres: Cláusula Penal ou Indenização à Luz da Jurisprudência do STJ?



**CARVALHO
MACHADO
& TIMM
ADV.**



Por
Victoria Duarte

As novas regras da Lei nº 15.485/2026 e das Resoluções nº 6.077 e nº 6.078 da ANTT sobre o Piso Mínimo de Frete: o que muda na responsabilidade do ambiente de transporte?

Novas regras da ANTT elevam o nível de fiscalização no transporte rodoviário de cargas. Entenda os impactos da Lei nº 15.485/2026 e das Resoluções nº 6.077 e nº 6.078 para as operações de frete.

A recente publicação da Lei nº 15.485/2026, resultante da conversão da Medida Provisória nº 1.343/2026, em conjunto com as duas resoluções editadas anteriormente esse ano pela ANTT (Resoluções nº 6.077 e nº 6.078) marca um novo patamar regulatório no transporte rodoviário de cargas. O movimento sinaliza um claro endurecimento na fiscalização e no controle das contratações de frete no Brasil.

O foco das novas regras não está apenas no transportador e passa a alcançar outros agentes envolvidos no anúncio, contratação, oferta, publicação, intermediação e formalização das operações de frete. Isso sinaliza uma mudança relevante de perspectiva regulatória: a ANTT reforça a corresponsabilidade dos elos da cadeia logística, especialmente na precificação e formalização das operações, passando a abranger expressamente as plataformas digitais,

sistemas eletrônicos, aplicativos, agentes intermediadores e outros responsáveis pela publicação, divulgação, intermediação ou disponibilização de ofertas de frete em desacordo com os pisos mínimos vigentes.

A intensificação da fiscalização e a padronização das exigências aumentam o risco em relação a práticas informais ou modelos operacionais que, embora usuais no mercado, não estejam aderentes às normas regulatórias. Além disso, o reforço dos instrumentos de controle da ANTT indica uma atuação mais ativa e estruturada do órgão regulador.

Diante desse novo ambiente, torna-se essencial que as empresas reavaliem seus modelos de contratação de transporte, identifiquem eventuais pontos de fragilidade e compreendam o alcance da Lei nº 15.485/2026, das resoluções já editadas pela ANTT e da regulamentação complementar que ainda será publicada.

As novas medidas exigem das empresas um aumento no controle interno e no mapeamento de riscos, abrangendo a necessidade de um alinhamento entre áreas jurídica, logística, fiscal e de compliance, e especial atenção à forma como o frete é estruturado, negociado e formalizado desde a origem.

Esse acompanhamento deverá considerar não apenas a Lei nº 15.485/2026 e as resoluções já editadas pela ANTT, mas também os próximos atos regulatórios que deverão detalhar a incorporação das novas exigências aos processos, sistemas e rotinas do setor, tema que segue sendo acompanhado de perto pelo CMT.



Por
Lucas Petri

Impactos contratuais e operacionais da Lei nº 15.485/2026 no transporte rodoviário de cargas

A Lei nº 15.485/2026, em conjunto com as Resoluções ANTT nº 6.077 e 6.078, redesenhou pontos sensíveis do marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, tornando o ambiente regulatório mais exigente.

A Lei nº 15.485/2026, resultante da conversão da Medida Provisória nº 1.343/2026, em conjunto com as Resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nº 6.077 e nº 6.078, redesenhou pontos sensíveis do marco regulatório do transporte rodoviário de cargas. Na prática, as normas tornam o ambiente regulatório mais exigente e ampliam obrigações e controles que alcançam diferentes agentes da operação com reflexos diretos na rotina documental, contratual e operacional das empresas.

Entre as mudanças, destaca-se o fortalecimento da fiscalização: há maior detalhamento dos procedimentos adotados pela ANTT e expansão do escopo das verificações. As resoluções passam a descrever com mais precisão as condutas fiscalizáveis, os documentos exigidos e as hipóteses de responsabilização, sinalizando uma atuação regulatória mais presente — e, por

consequência, uma necessidade maior de padronização e evidências de conformidade.

No dia a dia, isso se traduz em pontos concretos de atenção, como:

(i) multas mais elevadas, que podem ir de valores por operação (por exemplo, **R\$ 10.500,00** em hipóteses relacionadas ao registro/uso do CIOT) até penalidades significativamente mais gravosas em cenários de reincidência, que podem chegar a **R\$ 1.000.000,00**, sem prejuízo de outras medidas administrativas aplicáveis; e

(ii) a necessidade de observância rigorosa do cadastramento prévio da operação de transporte e da geração do CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte), que passa a ocupar posição central na rastreabilidade, no controle de regularidade da contratação e na fiscalização do cumprimento dos pisos mínimos de frete.

Outro aspecto que merece destaque é a severidade das consequências administrativas associadas ao descumprimento, com sanções capazes de afetar diretamente a continuidade das operações de transportadores, inclusive por meio de medidas relacionadas ao RNTRC, como suspensão e cancelamento do registro em hipóteses específicas. Esse cenário reforça a importância de rotinas internas bem definidas, controles documentais robustos e uma agenda ativa de conformidade regulatória.

Para as empresas será ainda mais importante assegurar a formalização adequada dos contratos, a consistência das informações e o cumprimento tempestivo das obrigações acessórias previstas na regulamentação, ou, sempre que possível, avaliar a estrutura da operação para identificar a existência de eventuais exceções à obrigatoriedade de aplicação da tabela de pisos mínimos de frete ou situações especiais de

aplicação, como o chamado transporte de alto desempenho. Dada a complexidade das novas regras e seus efeitos sobre contratos, práticas operacionais e relações comerciais, é natural que surjam dúvidas e discussões na esfera administrativa e, potencialmente, também no Judiciário. A interpretação dos dispositivos, os limites da atuação fiscalizatória e os critérios para aplicação de penalidades devem ocupar o centro do debate no setor nos próximos meses.

Nesse ambiente, também têm ganhado espaço argumentos críticos às medidas adotadas, especialmente no que se refere

(i) ao risco de intervenção excessiva sobre a liberdade econômica e a dinâmica concorrencial, (ii) a questionamentos sobre proporcionalidade e adequação das exigências e sanções frente às condutas visadas e (iii) à gravidade da suspensão da atividade, por seus potenciais impactos imediatos sobre a continuidade operacional e geração de receita. Todos esses elementos serão trabalhados pelas empresas e pelos associados nas discussões administrativas e judiciais.

Por isso, acompanhar de perto a Lei nº 15.485/2026, as Resoluções ANTT nº 6.077 e nº 6.078 e, sobretudo, seus desdobramen-

tos práticos será decisivo para uma gestão de riscos mais eficiente e para decisões comerciais e operacionais bem informadas no transporte rodoviário de cargas.

Por fim, é importante destacar que embora a Lei nº 15.485/2026 já tenha sido sancionada e publicada, alguns de seus efeitos práticos ainda dependerão de regulamentação complementar pela ANTT. Essa regulamentação deverá consolidar os novos mecanismos de registro, integração de dados e fiscalização previstos na lei, razão pela qual o CMT ficará atento às movimentações do tema nos próximos meses.





Por
Matheus Gil

Transporte Multimodal de Cargas: Obrigações e Pontos de Alerta

Empresas que utilizam diferentes modais no transporte de mercadorias frequentemente enfrentam dúvidas sobre responsabilidades, riscos e limites de indenização nas operações logísticas. A falta de clareza sobre essas regras pode gerar prejuízos financeiros relevantes e insegurança jurídica em caso de perdas, danos ou atrasos na entrega da carga. Conheça os principais pontos de atenção do transporte multimodal.

O Transporte Multimodal De Cargas, instituído pela Lei nº 9.611/1998 ("Lei"), representa relevante instrumento jurídico para a organização das operações logísticas que envolvem a utilização de dois ou mais modais de transporte, sendo regido por um único contrato, sob a responsabilidade de um único agente: o Operador de Transporte Multimodal ("OTM").

No que se refere ao OTM, este assume responsabilidade integral pela execução do contrato, abrangendo todas as etapas do transporte, desde a origem até o destino final da mercadoria. Sua principal obrigação consiste em emitir o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas ("CTMC"), documento que formaliza e dá eficácia ao contrato, contendo informações completas acerca da carga, do valor declarado, dos modais utilizados, bem como dos locais de origem e destino. Compete ao OTM, ainda, registrar

eventuais ressalvas quanto à descrição ou ao estado da carga.

Com a emissão do CTMC, que pode ser negociável ou não negociável, o OTM assume responsabilidade pela execução integral do transporte, respondendo por perdas, danos, avarias e atraso na entrega, durante todo o período compreendido entre o recebimento e a entrega da carga. Sua responsabilidade abrange também atos de empregados, agentes e subcontratados, assegurado o direito de regresso contra estes.

Contudo, o OTM pode ser exonerado de responsabilidade pelos danos causados à carga em determinadas hipóteses. Entre essas situações estão os casos em que o prejuízo decorre de conduta do expedidor ou do destinatário, da inadequação da embalagem fornecida pelo expedidor, de vício próprio ou oculto da mercadoria, de operações de manuseio realizadas diretamente pelas partes interes-

sadas ou ainda de eventos de força maior ou caso fortuito. Essas hipóteses refletem a lógica de que o transportador não responde por danos que resultem de fatores alheios à sua esfera de controle. Ainda assim, permanece sua responsabilidade quando sua atuação contribui para agravar as perdas ou os danos inicialmente verificados.

Além disso, a Lei estabelece a extensão da responsabilidade do OTM, vinculando a indenização, em regra, ao valor da mercadoria declarado pelo expedidor e prevista no CTMC, acrescido dos valores correspondentes ao frete e ao seguro. Para fins de apuração desse valor, considera-se a quantia indicada na documentação fiscal apresentada. Por outro lado, quando se tratar de prejuízos decorrentes de atraso na entrega ou de danos indiretos, a responsabilidade do OTM encontra limitação ainda mais restrita, não podendo ultrapassar o montante equivalente ao valor do frete devido pelo transporte.

Além disso, estabelece-se que a responsabilidade total acumulada do OTM não poderá exceder o limite previsto para a perda total da mercadoria. Contudo, afasta-se a possibilidade de invocação desses limites de responsabilidade quando restar comprovado que a perda, o dano ou o atraso na entrega decorreram de ação ou omissão dolosa ou culposa imputável ao OTM, circunstâncias em que exigirão o dever de reparação integral dos prejuízos causados.

A tutela das pretensões decorrentes do transporte multimodal pode ser resolvida por meio de arbitragem. Mas, caso alguma parte venha intentar alguma ação, é necessário observar o prazo prescricional de um ano

para o ajuizamento de ações relacionadas ao descumprimento das obrigações assumidas na operação de transporte. Esse prazo é contado a partir da data da entrega da mercadoria no destino ou, caso a entrega não ocorra, do nonagésimo dia após o prazo previsto para sua realização.

Outro ponto de alerta refere-se à necessidade de atenção às cláusulas contratuais que tratam da limitação de responsabilidade, gestão de riscos e contratação de seguros. Embora a Lei admita a previsão de mecanismos de mitigação de riscos, tais disposições não podem afastar a responsabilidade do OTM nem contrariar normas de ordem pública. A ausência de cobertura securitária adequada à complexi-

dade da operação multimodal constitui fator de elevado risco, podendo gerar impactos financeiros significativos em caso de sinistro.

Desse modo, a adoção do transporte multimodal exige postura preventiva por parte dos agentes envolvidos, com análise criteriosa dos contratos e documentos fiscais e operacionais, bem como estrita observância das normas legais e regulamentares. Quando corretamente estruturado, o CTMC contribui para a eficiência logística e para o fortalecimento da segurança jurídica das operações, desde que as obrigações do OTM estejam claramente definidas e os pontos sensíveis da operação sejam devidamente identificados e gerenciados.



Por
Bruno Gabriel Arnold

Transporte de cargas e gestão de riscos contratuais

Extravio, avarias e roubos de carga podem gerar impactos financeiros significativos nas operações logísticas. Compreender os limites da responsabilidade do transportador e estruturar contratos adequados é fundamental para reduzir riscos e garantir maior previsibilidade ao negócio.

O transporte de cargas é um dos pilares da atividade econômica no Brasil, conectando fornecedores, indústrias, centros de distribuição e consumidores em cadeias logísticas complexas. Em um ambiente marcado por riscos operacionais relevantes, compreender como a responsabilidade civil é tratada nos contratos de transporte é fundamental para garantir previsibilidade jurídica e segurança nas operações logísticas.

Além das diretrizes gerais previstas nos arts. 730 a 756 do Código Civil, o transporte rodoviário de cargas é disciplinado por normas específicas, como a Lei nº 11.442/07. Nesse contexto, a regra central é clara. A transportadora responde pela integridade da carga desde o momento em que a recebe até a sua entrega ao destinatário.

Isso significa que, havendo extravio, avaria ou atraso que

gere prejuízo, surge o dever de indenizar independentemente da comprovação de culpa. Basta a demonstração da existência do contrato e do dano. A lógica é simples. O risco integra a própria atividade econômica e, por isso, deve ser administrado por quem a exerce.

Mas essa responsabilidade é absoluta? Não. O ordenamento jurídico admite hipóteses excepcionais capazes de afastar o dever de indenizar, especialmente quando caracterizado caso fortuito ou força maior, nos termos do art. 393 do Código Civil. No contexto do transporte, costuma-se distinguir o fortuito interno, ligado aos riscos inerentes à própria atividade e que não afasta a responsabilidade do transportador, do fortuito externo, decorrente de evento estranho à sua esfera de controle e que pode, em determinadas situações, excluir o dever de indenizar. A responsabilidade também pode ser afastada

quando o dano decorrer de fato exclusivo do contratante.

Um exemplo recorrente nessa discussão é o roubo de carga. O Superior Tribunal de Justiça tem examinado com frequência situações dessa natureza, discutindo em que medida o evento pode ser caracterizado como fortuito externo, decorrente de fato de terceiro. A análise, contudo, é essencialmente casuística e costuma considerar as circunstâncias concretas da operação, especialmente a previsibilidade do risco e a adoção de cautelas ou medidas de segurança compatíveis com a atividade. Em determinados precedentes, o tribunal reconhece que roubos praticados com grave ameaça, inclusive mediante emprego de arma de fogo, podem ser considerados eventos alheios à esfera de controle do transportador.

Os contratos de transporte também desempenham papel

importante na organização desses riscos. Não se admite, em regra, a exclusão integral da responsabilidade do transportador, especialmente quando a cláusula afasta obrigação que integra a própria natureza do contrato. Por outro lado, a prática contratual admite a estipulação de limites indenizatórios vinculados ao valor declarado da carga. Nesses casos, o contratante pode optar por declarar o valor da mercadoria transportada, o que impacta diretamente a extensão da cobertura e do eventual dever de indenizar. Essa dinâmica permite distribuir o risco de forma mais transparente e

contribui para alinhar preço do frete, responsabilidade assumida e cobertura securitária.

É justamente nesse ponto que entra a gestão estratégica. Além da adoção de controles operacionais adequados, a contratação de seguros compatíveis com o perfil da operação é ferramenta essencial. O seguro não elimina a responsabilidade do transportador, mas reduz o impacto financeiro de eventuais sinistros e contribui para a estabilidade do negócio.

Em um cenário de operações logísticas cada vez mais comple-

xas e de crescente judicialização, a responsabilidade civil no transporte de cargas deve ser tratada como parte da própria estrutura do negócio, e não como um evento excepcional. Estruturar contratos de forma técnica e alinhar a matriz de riscos à realidade operacional são medidas que fazem diferença concreta na prevenção de litígios. Nosso time acompanha de perto as particularidades do setor e está à disposição para apoiar empresas na estruturação e revisão de contratos de transporte, com foco em segurança jurídica, previsibilidade e mitigação de riscos.





Lotação x Carga Fracionada: diferenças e impactos

A escolha entre transporte por lotação ou carga fracionada impacta diretamente a responsabilidade das partes. Entenda como a modalidade contratada influencia a alocação de riscos.



Por
**Gabriela Vieira Suzin e
Flávio Velho**

A escolha entre o transporte por carga fracionada ou por lotação acarreta impactos relevantes, especialmente no que tange às responsabilidades, à gestão de riscos e à interpretação contratual em caso de sinistro. O transporte por lotação caracteriza-se quando o veículo é destinado exclusivamente à carga de um único embarcador, ainda que o volume não ocupe integralmente sua capacidade. Por outro lado, no transporte por carga fracionada, o mesmo veículo transporta mercadorias de diferentes embarcadores, com consolidação, desconsolidação e, muitas vezes, transbordo ao longo do trajeto.

Embora essa distinção possa parecer simples, ela altera, significativamente, a dinâmica da operação e, consequentemente, o risco envolvido. No transporte fracionado, a carga é submetida a múltiplas etapas de manuseio, armazenagem temporária e transferência entre veículos ou centros de distribuição. Esse fluxo operacional pode resultar na exposição da mercadoria a temperaturas inadequadas, avarias, extravios e na dificuldade de identificação da origem do dano. Na lotação, por sua vez, a operação tende a ser mais linear, com menos intervenções, ausência de consolidação com cargas de terceiros e maior controle sobre o trajeto e a guarda da mercadoria.

ASPECTO	Transporte por Lotação (FTL)	Transporte Fracionado (LTL)
Definição	Veículo dedicado a uma única carga de um embarcador, sem compartilhamento.	Cargas de múltiplos embarcadores consolidadas em um veículo, otimizando espaço.
Volume e Custo	Para grandes volumes. Custo fixo mais alto, mas eficiente se o veículo for cheio.	Para volumes menores. Custo rateado, acessível para remessas pequenas, mas com taxas extras de manuseio.
Tempo de entrega	Mais rápido, com rotas ponto a ponto e menos paradas.	Pode demorar devido a roteirização, transbordos e desconsolidação.
Riscos operacionais	Menor manuseio, reduzindo danos; maior controle sobre a carga.	Mais exposições a avarias por transbordos; riscos de danos cruzados entre cargas.
Exemplos de uso	Indústrias como agro ou construção com cargas volumosas; entregas urgentes.	E-commerce e varejo com pacotes frequentes e menores.

Do ponto de vista contratual, a modalidade de transporte adotada interfere em diversos aspectos sensíveis:

1. Responsabilidade do transportador:

no transporte fracionado, é comum que o transportador busque limitar sua responsabilidade com base na dificuldade de individualização do dano ou na existência de múltiplos embarcadores. Por outro lado, na lotação, a exclusividade do veículo costuma reforçar o nexo entre a conduta do transportador e o resultado danoso.

2. Limitação indenizatória:

cláusulas que fixam indenização por peso, volume ou valor padrão podem ser aplicadas de forma automática, sem considerar a modalidade contratada. Porém,

em operações fracionadas, essa limitação é mais recorrente, especialmente quando não há declaração prévia do valor da carga.

3. Seguro de transporte:

no transporte fracionado, a correta contratação do RCTR-C e do RC-DC, bem como a observância das condições da apólice, tornam-se ainda mais relevantes diante do risco ampliado de sinistros.

4. Ônus da prova em caso de sinistro:

a dinâmica probatória também muda. Em cargas fracionadas, o transportador pode alegar dificuldade de identificação do momento do dano ou de individualização da carga. Em lotação, essa linha defensiva tende a ser mais restrita.

Dentre os equívocos comuns na contratação, podemos destacar:

- aplicação automática de limites indenizatórios, sem análise do risco envolvido;
- ausência de cláusulas específicas sobre consolidação, manuseio e transbordo;
- confusão entre preço do frete e extensão da responsabilidade do transportador;
- desalinhamento entre contrato de transporte e apólice de seguro.

Assim, é fundamental que a modalidade de transporte esteja claramente definida e refletida nas cláusulas contratuais, com devida atenção às responsabilidades, aos limites indenizatórios e à cobertura securitária.



CMT
ADV

NEWS

News Consultivo e Contratos

SETEMBRO | 2026



Por
Pablo Annes Duarte

A matriz de transporte brasileira é historicamente fundamentada no modal rodoviário, o que torna o deslocamento de riquezas no país uma atividade sujeita a altos índices de sinistralidade, desde acidentes em rodovias até o roubo de cargas. Nesse cenário, o seguro de transporte atua não apenas como um instrumento de proteção patrimonial, mas como um pilar fundamental para a viabilidade do agronegócio, da indústria e do comércio.

Com a entrada em vigor da Lei nº 15.040, sancionada em 9 de dezembro de 2024 e vigente desde 11 de dezembro de 2025, o ecossistema securitário nacional passou por sua maior transformação nas últimas décadas. O chamado Marco Legal dos Seguros substituiu o capítulo de seguros do Código Civil de 2002 e atualizou normativas esparsas (como o Decreto-Lei nº 73/1966), buscando alinhar o mercado brasileiro às melhores práticas internacionais.

O Seguro de Transporte de Cargas à Luz do Novo Marco Legal dos Seguros (Lei nº 15.040/2024): Desafios e Perspectivas

O artigo analisa os impactos da Lei nº 15.040/2024, conhecida como o novo Marco Legal dos Seguros, nos contratos de seguro de transporte de cargas e de responsabilidade civil do transportador. Em vigor desde 11 de dezembro de 2025, a nova legislação revogou as disposições sobre seguros do Código Civil de 2002, instaurando um paradigma focado na boa-fé objetiva, na transparência pré-contratual e na proteção aos segurados e terceiros. O texto examina as alterações mais sensíveis para a logística nacional, como a vinculação do questionário de avaliação de risco, a possibilidade de ação direta por terceiros prejudicados e os novos prazos rigorosos para a regulação e liquidação de sinistros. Conclui-se que, embora a lei traga maior segurança jurídica, ela exige uma profunda adaptação operacional por parte das seguradoras, embarcadores e transportadores.

O presente texto tem por objetivo investigar como essa nova base principiológica e normativa incide diretamente nas operações de seguro de transporte, destacando os desafios práticos na subscrição de riscos e na regulação de sinistros.

A Evolução Normativa: Da Lei nº 14.599/2023 ao Marco Legal

Antes do Marco Legal, o mercado logístico havia sido impactado pela Lei nº 14.599/2023, que alterou profundamente a Lei nº 11.442/2007 (Estatuto do Transporte Rodoviário de Cargas). O art. 13 desta lei passou a exigir que o próprio transportador contratasse obrigatoriamente os

seguros de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), Desvio de Carga (RC-DC) e Danos a Terceiros (RC-V).

Segundo a doutrina especializada, essa mudança visou sanar a insegurança jurídica decorrente da "Carta de DDR" (Dispensa de Direito de Regresso), na qual o embarcador contratava o seguro e isentava o transportador. Como leciona Ilan Goldberg (2024), "a centralização da contratação securitária nas mãos do transportador conferiu maior racionalidade e previsibilidade ao gerenciamento de risco nas rodovias".



Contudo, essas legislações tratavam de aspectos específicos do transporte. Faltava uma espinha dorsal moderna para o contrato de seguro em si. A Lei nº 15.040/2024 veio suprir essa lacuna, redesenhando a teoria geral do contrato de seguro privado no Brasil e sobrepondo-se às normativas infralegais da Superintendência de Seguros Privados (Susep) em caso de conflito, o que exige uma releitura completa das apólices atualmente comercializadas.

Impactos Diretos da Lei nº 15.040/2024 na Operação de Transporte

As disposições da nova lei são majoritariamente imperativas, limitando a margem para cláusulas leoninas e impondo uma dinâmica rigorosa de aceitação e liquidação de sinistros (art. 66 e seguintes da Lei 15.040/2024).

O Questionário de Risco e a Configuração da Omissão

No seguro de transporte, a declaração exata da logística (uso de escolta, rotas, pernoite) é a base de cálculo do prêmio. Pela nova lei, a alegação de perda de direitos por declarações inexatas ou omissões fica muito mais restrita.

A lei prestigia a transparência pré-contratual. Se a seguradora não formulou questionamento expresso e claro acerca de uma determinada condição (ex: locais específicos de parada), não poderá, futuramente, negar a cobertura por agravamento ou

omissão do risco. Conforme aponta Ernesto Tzirulnik (2025), um dos idealizadores do projeto de Lei, “o silêncio do segurado, quando não estimulado a falar por um questionário preciso da seguradora, não configura má-fé, transferindo o ônus da subscrição integralmente à técnica da seguradora”.

Ação Direta de Terceiros e o Litisconsórcio

Nos seguros de Responsabilidade Civil associados ao transporte (como o RC-V e os danos ambientais por tombamento de produtos perigosos), a Lei nº 15.040/2024 consagra a legitimidade do terceiro prejudicado.

Em nítido avanço em relação à Súmula 529 do STJ (que antes exigia a presença do segurado causador do dano no polo passivo), a nova legislação pacificou as condições para que

as vítimas do trânsito ou danos logísticos possam acionar diretamente as seguradoras. A lei admite a ação direta, preferencialmente em litisconsórcio com o segurado, agilizando a reparação do dano ao passo em que exige um contingenciamento financeiro mais assertivo das companhias seguradoras.

O Dever de Mitigação de Danos e Salvados

O Marco Legal ratifica e detalha as obrigações do segurado na iminência ou ocorrência de um sinistro. O conceito do Duty to Mitigate the Loss, importado da Common Law e amplamente defendido na doutrina civilista brasileira por Vera Maria Jacob de Fradera, ganha contornos práticos severos no transporte de cargas.

Em caso de acidente e saque de mercadorias, o transportador é obrigado, de forma colaborativa,



a atuar para estancar o prejuízo material e atenuar as consequências do sinistro, sob pena de perder a garantia caso atue com dolo (art. 100 da Lei 15.040/2024). A lei prevê, contudo, que as despesas realizadas pelo segurado para essa mitigação devem ser suportadas e reembolsadas pela seguradora.

O Rígido Procedimento de Regulação de Sinistros (Arts. 75 a 86)

A regulação e liquidação do sinistro passam a ser regidas pelos artigos 75 a 86 do novo diploma legal, caracterizados pela doutrina como um conjunto de normas procedimentais garantidoras. Destacam-se as seguintes inovações que afetam a operação financeira dos transportadores:

- **Comunicação:** O aviso de sinistro deve ser imediato, não

havendo prazo fixo ou presuntivo de decadência que não esteja atrelado aos princípios de razoabilidade.

- **Documentação Limitada:** As seguradoras não podem adotar pedidos sucessivos e intermináveis de documentos como tática protelatória. A suspensão de prazos é rigidamente delimitada.

- **Pagamento:** Estabeleceu-se o prazo máximo de 30 dias para o pagamento das indenizações, findo o qual incidirão juros de mora e correção monetária, evitando a descapitalização prolongada das transportadoras vitimadas pelo sinistro.

Considerações Finais

O Marco Legal dos Seguros estabeleceu balizas de ordem pública que reequilibram a relação entre seguradoras, embarcadores e transportado-

res. A Lei nº 15.040/2024, ao instituir regras pormenorizadas para a formação do questionário de risco, consolidar a ação direta de terceiros e parametrizar o processo de liquidação nos artigos 75 a 86, afasta práticas ambíguas e confere a segurança jurídica necessária para a expansão do transporte de cargas nacional.

Da perspectiva doutrinária, a norma marca a superação de um modelo liberal-individualista (do antigo Código Civil) para a afirmação do "dirigismo contratual" no setor de seguros, focado na função social do contrato. Para o transportador e o embarcador, traduz-se na certeza de recebimento ágil; para o mercado segurador, no desafio imediato de sofisticar suas engrenagens de subscrição e regulação.

Referências Bibliográficas

BRASIL. Lei nº 15.040, de 9 de dezembro de 2024. Dispõe sobre as normas gerais de seguro privado. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 10 dez. 2024.

BRASIL. Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023. Altera a Lei nº 11.442/2007 (Estatuto do Transporte Rodoviário de Cargas).

SUSEP. Resolução CNSP nº 472, de 2024. Estabelece as diretrizes para os seguros de responsabilidade civil dos transportadores de carga.

SALOMÃO, Luis Felipe; BRAGANÇA, Fernanda. A vigência da nova Lei de Seguros e o papel do STJ. JOTA, 26 jan. 2026.

FRADERA, Vera Maria Jacob de. A teoria do inadimplemento antecipado e o dever de mitigar as próprias perdas. Revista de Direito do Consumidor, v. 80, 2011.

GOLDBERG, Ilan; JUNQUEIRA, Thiago. O contrato de seguro no Brasil e as inovações regulatórias. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2024.

TZIRULNIK, Ernesto (Coord.). Comentários à Nova Lei de Seguros (Lei nº 15.040/2024). São Paulo: IBDS, 2025.



Carga danificada ou extraviada: de quem é a responsabilidade?

A ausência de clareza na distribuição de responsabilidades entre transportadores, embarcadores e destinatários gera insegurança jurídica e prejuízos. Contratos bem estruturados e procedimentos operacionais claros são essenciais para reduzir riscos e litígios.



Por
**Gabriela Vieira Suzin e
Flávio Velho**

No contexto dos contratos de transporte de cargas, os eventos de extravio e avaria figuram entre as principais fontes de controvérsia. Tais eventos geram insegurança jurídica, sobretudo quando não há clareza quanto à qualificação do dano, à distribuição do ônus da prova e à alocação de riscos. O extravio consiste na perda total ou parcial da carga, sendo caracterizado pela não entrega da mercadoria confiada ao transportador no local de destino. Nesse sentido, essa hipótese ocorre, por exemplo, quando a carga não é entregue, quando apenas parte dela chega ao destinatário, quando é roubada ou quando há o desaparecimento durante o transporte. A avaria, por outro lado, pressupõe a entrega da carga, porém em condições inadequadas, apresentando danos físicos, deterioração, violação, quebra, contaminação ou qualquer outra alteração que comprometa sua integridade ou seu valor econômico.

Essa diferenciação possui relevantes consequências práticas. No extravio, a discussão tende a se concentrar na própria ausência de entrega, ao passo que, na avaria, torna-se indispensável demonstrar que o dano ocorreu no curso do transporte, e não antes do embarque ou após a entrega, de modo que essas duas últimas circunstâncias podem afastar a responsabilidade da transportadora. Como regra geral, o art. 734 do Código Civil atribui a responsabilidade do transportador pelos danos causados desde o recebimento até a entrega, salvo motivo de força maior. Trata-se de responsabilidade objetiva, que se funda na obrigação de resultado: o transportador se compromete a entregar a carga no destino estabelecido, no prazo estipulado e nas mesmas condições em que a recebeu.

No âmbito do transporte rodoviário de cargas, a Lei nº 11.442/2007 complementa esse regime ao disciplinar as relações entre o transportador rodoviário, o



embarcador e os demais participantes da operação, reafirmando a responsabilidade do transportador pela guarda e conservação da mercadoria durante o trajeto. Desse modo, presume-se a responsabilidade do transportador, cabendo a este demonstrar a ocorrência de excludentes.

Nesse sentido, a observação aposta no conhecimento de transporte assume papel decisivo. O recebimento da mercadoria sem apontamento de ressalvas gera o entendimento que a carga foi entregue em perfeitas condições, dificultando ou mesmo impossibilitando a alegação de quaisquer danos ocorridos durante o transporte. Por esse motivo, o destinatário deve realizar a conferência da carga no ato do recebimento e registrar, de forma clara e objetiva, qualquer irregularidade constatada. A ausência de ressalva impacta não apenas o destinatário, mas também o embarcador e a seguradora, especialmente nos casos em que há pagamento de

indenização e posterior exercício do direito de regresso.

O transportador responde pela integridade da carga desde o recebimento até a entrega, sendo-lhe imputável o dever de guarda, conservação e transporte adequado da mercadoria. Já o embarcador pode assumir responsabilidade quando o dano decorre de embalagem inadequada, informações incorretas ou incompletas sobre a carga, por exemplo. O destinatário, por sua vez, tem o dever de conferir a mercadoria no momento do recebimento e de registrar eventuais irregularidades. Já a seguradora, após indenizar o segurado, sub-roga-se nos direitos deste e passa a discutir a responsabilidade do transportador. Assim, a ausência de qualquer manifestação quanto aos danos causados à mercadoria pode consolidar a presunção de entrega regular.

Apesar de objetiva, a responsabilidade do transportador não é

absoluta. Podem afastá-la, desde que devidamente comprovadas, hipóteses como:

- caso fortuito ou força maior, desde que externos à atividade de transporte e inevitáveis;
- vício próprio da carga;
- culpa exclusiva do embarcador ou do destinatário.

Cumprido destacar que o ônus da prova dessas excludentes recai sobre o transportador, não sendo suficientes alegações genéricas ou desvinculadas de elementos técnicos, documentais e operacionais. Na prática, são controversas influenciadas pela documentação da operação, pela conduta das partes e pela redação contratual.

Contratos que definem com precisão as responsabilidades relativas à embalagem, conferência e ressalva, aliados a procedimentos operacionais claros, reduzem significativamente o risco de litígios e conferem maior segurança jurídica às operações.



Demurrage no Transporte Marítimo de Contêineres: Cláusula Penal ou Indenização à Luz da Jurisprudência do STJ?

A cobrança de demurrage segue como um dos principais pontos de conflito no transporte marítimo, especialmente quanto à sua natureza jurídica. O artigo analisa o recente entendimento do STJ, que admite seu enquadramento como cláusula penal e seus impactos na limitação de valores.



Por
**Victoria Duarte e
Matheus Gil**

A demurrage, também conhecida como sobre-estadia de contêineres, permanece como um dos pontos mais sensíveis do transporte marítimo sob a perspectiva contratual. Embora o instituto possua relevância operacional no comércio nacional e internacional, sua maior controvérsia jurídica reside na definição de sua natureza: se cláusula penal ou se indenização por perdas e danos previamente estipulada.

Em linhas gerais, trata-se da cobrança realizada pelo armador quando o contêiner permanece no terminal portuário além do prazo de livre utilização (*free time*) concedido ao usuário da carga para retirada ou devolução do equipamento. Em um contexto de elevada movimentação portuária e crescente dependência do transporte marítimo no comércio brasileiro, a incidência dessas diárias representa relevante fator de custo logístico e, não raramente, objeto de disputas entre armadores, importadores, exportadores, operadores

logísticos e usuários da carga.

Trata-se de mecanismo amplamente utilizado para estimular a rápida circulação dos contêineres e evitar sua retenção indevida. Cabe destacar, ainda, que o termo *demurrage* também pode ser usado, em sentido mais amplo, para se referir à demora na liberação ou operação do navio no terminal. No entanto, este artigo adota o conceito tradicional relacionado à sobre-estadia de contêineres, que foi o objeto da recente decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) em discussão.

No caso em discussão, foi ajuizada a ação por companhia de navegação, com o objetivo de recebimento dos valores relativos à sobre-estadia de contêineres, a partir da aplicação das cláusulas contratuais previamente estabelecidas e de forma independente da comprovação dos prejuízos efetivos por danos materiais, focando na discussão com base no descumprimento da obrigação contratual relacionada ao

prazo de devolução dos contêineres.

O principal debate da decisão foi a respeito da natureza jurídica da *demurrage*, ainda objeto de intensos debates doutrinários e jurisprudenciais. Nesse contexto, o julgamento do REsp nº 1.577.138/SP pela 4ª Turma do STJ, cujo entendimento foi sintetizado no Informativo nº 862, representou um marco relevante na análise da matéria, que sintetiza o seguinte:

“Na hipótese, embora haja consenso jurisprudencial sobre a natureza indenizatória da demurrage, a parte autora não apontou (como na maioria dos casos que aportam ao Judiciário) os elementos necessários à configuração da responsabilidade civil contratual, a exemplo da ação ou omissão, culpa lato sensu, dano e nexo de causalidade, valendo-se, ao contrário, de uma ação de cobrança para receber valores previamente estabelecidos em razão da natureza do negócio jurídico.

Com efeito, a quantia objeto da pretensão de cobrança, por estar

prevista no próprio negócio jurídico firmado com a demandada, tratando-se, portanto, de indenização convencional, possui clara natureza de cláusula penal.

E a cláusula penal permite a redução do valor pactuado, quando seja manifestamente excessivo ou desproporcional ao prejuízo sofrido, em observância ao princípio da modicidade (CC, art. 413).”

A partir dessa premissa, o STJ trouxe importante entendimento no sentido de que, em regra, o valor exigido a título de *demurrage* não deve ultrapassar o equivalente ao valor do próprio contêiner, salvo na hipótese de comprovação de prejuízos materiais adicionais. Tal entendimento representa uma mudança relevante na jurisprudência, que passa a reconhecer expressamente a possibilidade de aplicação do (CC, art. 413) para a limitação ao valor do próprio contêiner, salvo comprovação de perdas e danos.

O reconhecimento dessa interpretação reforça o debate sobre a natureza jurídica da *demurrage*

e seus efeitos práticos, especialmente no que se refere à limitação dos valores cobrados, à possibilidade de revisão judicial, à fixação prévia do período de *free time* e dos montantes devidos, bem como à própria alocação de riscos nos contratos de transporte marítimo. Ao enquadrar a *demurrage* como cláusula penal, o STJ reforça a possibilidade de controle judicial sobre eventuais excessos, ao mesmo tempo em que impõe maior rigor na estruturação das cláusulas contratuais.

Diante desse cenário, torna-se ainda mais relevante a elaboração de instrumentos contratuais claros e equilibrados, que delimitem de forma precisa os prazos de *free time*, as hipóteses de incidência da *demurrage* e os critérios de quantificação dos valores. A correta internalização desse entendimento mostra-se essencial para conferir maior previsibilidade às operações logísticas, assegurar a adequada alocação de riscos e reduzir potenciais disputas no âmbito do transporte marítimo, de modo que o CMT fica à disposição para auxiliar empresas na análise e estruturação dessas operações.



**CARVALHO
MACHADO
& TIMM
ADV.**

SÃO PAULO | SP

Alameda Santos, 2300 | Sala 42
Ed. Haddock Santos
Jardim Paulista | CEP: 01418-200
+55 (11) 4007-1479

PORTO ALEGRE | RS

Av. Carlos Gomes, 1340 | Sala 602
Ed. Érico Veríssimo
Auxiliadora | CEP: 90480-001
+55 (51) 4007-1479

BELO HORIZONTE | MG

Av. Celso Porfírio Machado, 408
Belvedere | CEP: 30320-400
+55 (31) 4007-1479

BRASÍLIA | DF

SCS Quadra 09, Bloco C Torre C, Sala 1003 | Parte R
Ed. Parque Cidade Corporate
CEP: 70308-200
+55 (61) 4007-1479

CAMPINAS | SP

Av. Dr. José Bonifácio C. Nogueira, 150
Shopping Galleria Plaza | Térreo
Jardim Madalena | CEP: 13091-611
+55 (19) 4007-1479

CURITIBA | PR

Av. Anita Garibaldi, 850 | Torre Success
Sala 606 | Ed. Infinity Prime Offices
Cabraal | CEP: 80540-180
+55 (41) 4007-1479

FLORIANÓPOLIS | SC

Rua Presidente Coutinho, 311,
Bloco A, Ático | Ed. Saint James
Centro | CEP: 88015-230
+55 (48) 4007-1479

RECIFE | PE

Av. Engenheiro Antônio de Goes, 60
7º andar | Sala 701 | Ed. JCPM Trade
Center | Pina | CEP: 51010-000
+55 (81) 4007-1479

RIO DE JANEIRO | RJ

Avenida das Américas, 500 | Salas 307 e 308
Bloco 02 | Condomínio Downtown
Barra da Tijuca | CEP: 22640-100
+55 (21) 4007-1479

LISBOA | PORTUGAL

Rua Joshua Benoliel, n.º 6 | 8º B
Edifício Alto das Amoreiras
Amoreiras
1250-133 Lisboa | Portugal
+351 216 078 807

contato@cmtadv.com.br

cmtadv.com.br

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