



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2063143 - SC (2021/0211170-0)

RELATOR : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**
RECORRENTE : TRANSPORTADORA VENEZA LTDA
ADVOGADO : ROMY GUEMBAROVSKI - SC028357
RECORRIDO : SOMPO SEGUROS S.A.
ADVOGADOS : PEDRO TORELLY BASTOS - RS028708
CLAIRÊ CREMONESE - RS068626

EMENTA

RECURSO ESPECIAL. CIVIL. SEGURO FACULTATIVO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO POR DESAPARECIMENTO DE CARGA (RCF-DC). PLANO DE GERENCIAMENTO DE RISCOS (PGR). CLÁUSULA LIMITADORA DA COBERTURA. LEGALIDADE. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA. SINISTRO. ROUBO COM EMPREGO DE ARMA DE FOGO. GESTÃO DO RISCO. INOBSERVÂNCIA. TRANSPORTADOR. CAUTELAS ESPERADAS. AGRAVAMENTO DO RISCO. CONFIGURAÇÃO. SEGURADORA. DEVER DE INDENIZAR. AFASTAMENTO.

1. A controvérsia dos autos está em saber: a) se é lícita a cláusula contratual do Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC) que prevê a adoção, pelo segurado, de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e b) se a seguradora pode negar a indenização securitária ao transportador rodoviário em caso de roubo da carga transportada quando não observadas as medidas contratadas de gerenciamento do risco.

2. O Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC) tem por função garantir ao segurado, até o valor da importância segurada, o pagamento das reparações pecuniárias pelas quais for ele responsável em virtude da subtração de bens ou mercadorias que lhe foram entregues para transportar, em decorrência de roubo, furto, apropriação indébita, estelionato e extorsão (art. 5º da Circular-SUSEP nº 422/2011 e arts. 2.1 a 3.2 das respectivas Condições Contratuais Padronizadas).

3. Nos contratos de seguro, é possível a pactuação de cláusulas limitativas da cobertura, desde que não subvertam ou esvaziem completamente o objetivo da apólice, devendo o segurado se abster de agravar intencionalmente o risco garantido (arts. 757, 760 e 768 do CC).

4. A transportadora deve adotar todas as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar para evitar ou reduzir os prejuízos patrimoniais advindos do roubo de carga, sob pena de malferimento da boa-fé objetiva (arts. 113, 187 e 422 do CC).

5. A exigência securitária de adoção de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) às transportadoras - técnicas de acompanhamento de cargas por empresas de segurança e escolta, plano de rotas, rastreadores e monitoramento via satélite, consulta prévia de motorista, horários para execução da atividade, dentre outras tecnologias - não se mostra abusiva ou desproporcional, sendo mais uma medida de prevenção de sinistros e de redução dos prêmios dos seguros.

6. Em âmbito securitário, a adoção de medidas de prevenção antecipada de sinistros está inserida no dever de colaboração das partes, mormente

quando pactuadas, resultando na perda do direito à indenização o agravamento intencional do risco, consistente no descumprimento deliberado das disposições relativas ao Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR).

7. Na hipótese, estando comprovado o descuido da transportadora ao não ter adotado corretamente o plano de gerenciamento de riscos contratado, conduta que contribuiu para a ocorrência do sinistro (roubo total da carga), evidencia-se o agravamento intencional do risco, a excluir o dever de indenizar da seguradora. Incidência da Súmula nº 7/STJ.

8. Recurso especial não provido.

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da TERCEIRA TURMA do Superior Tribunal de Justiça, prosseguindo no julgamento, após a ratificação do voto do Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva e o voto divergente da Sra. Ministra Nancy Andrighi, por maioria, negar provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. Votaram vencidos os Srs. Ministros Marco Aurélio Bellizze e Nancy Andrighi. Os Srs. Ministros Moura Ribeiro e Humberto Martins votaram com o Sr. Ministro Relator.

Brasília, 03 de outubro de 2023.

Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA
Relator



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2063143 - SC (2021/0211170-0)

RELATOR : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**
RECORRENTE : TRANSPORTADORA VENEZA LTDA
ADVOGADO : ROMY GUEMBAROVSKI - SC028357
RECORRIDO : SOMPO SEGUROS S.A.
ADVOGADOS : PEDRO TORELLY BASTOS - RS028708
CLAIRÊ CREMONESE - RS068626

EMENTA

RECURSO ESPECIAL. CIVIL. SEGURO FACULTATIVO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO POR DESAPARECIMENTO DE CARGA (RCF-DC). PLANO DE GERENCIAMENTO DE RISCOS (PGR). CLÁUSULA LIMITADORA DA COBERTURA. LEGALIDADE. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA. SINISTRO. ROUBO COM EMPREGO DE ARMA DE FOGO. GESTÃO DO RISCO. INOBSERVÂNCIA. TRANSPORTADOR. CAUTELAS ESPERADAS. AGRAVAMENTO DO RISCO. CONFIGURAÇÃO. SEGURADORA. DEVER DE INDENIZAR. AFASTAMENTO.

1. A controvérsia dos autos está em saber: a) se é lícita a cláusula contratual do Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC) que prevê a adoção, pelo segurado, de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e b) se a seguradora pode negar a indenização securitária ao transportador rodoviário em caso de roubo da carga transportada quando não observadas as medidas contratadas de gerenciamento do risco.

2. O Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC) tem por função garantir ao segurado, até o valor da importância segurada, o pagamento das reparações pecuniárias pelas quais for ele responsável em virtude da subtração de bens ou mercadorias que lhe foram entregues para transportar, em decorrência de roubo, furto, apropriação indébita, estelionato e extorsão (art. 5º da Circular-SUSEP nº 422/2011 e arts. 2.1 a 3.2 das respectivas Condições Contratuais Padronizadas).

3. Nos contratos de seguro, é possível a pactuação de cláusulas limitativas da cobertura, desde que não subvertam ou esvaziem completamente o objetivo da apólice, devendo o segurado se abster de agravar intencionalmente o risco garantido (arts. 757, 760 e 768 do CC).

4. A transportadora deve adotar todas as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar para evitar ou reduzir os prejuízos patrimoniais advindos do roubo de carga, sob pena de malferimento da boa-fé objetiva (arts. 113, 187 e 422 do CC).

5. A exigência securitária de adoção de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) às transportadoras - técnicas de acompanhamento de cargas por empresas de segurança e escolta, plano de rotas, rastreadores e monitoramento via satélite, consulta prévia de motorista, horários para execução da atividade, dentre outras tecnologias - não se mostra abusiva ou desproporcional, sendo mais uma medida de prevenção de sinistros e de redução dos prêmios dos seguros.

6. Em âmbito securitário, a adoção de medidas de prevenção antecipada de

sinistros está inserida no dever de colaboração das partes, mormente quando pactuadas, resultando na perda do direito à indenização o agravamento intencional do risco, consistente no descumprimento deliberado das disposições relativas ao Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR).

7. Na hipótese, estando comprovado o descuido da transportadora ao não ter adotado corretamente o plano de gerenciamento de riscos contratado, conduta que contribuiu para a ocorrência do sinistro (roubo total da carga), evidencia-se o agravamento intencional do risco, a excluir o dever de indenizar da seguradora. Incidência da Súmula nº 7/STJ.

8. Recurso especial não provido.

RELATÓRIO

Trata-se de recurso especial interposto por TRANSPORTADORA VENEZA LTDA., com fundamento no artigo 105, inciso III, alíneas "a" e "c", da Constituição Federal, contra acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina.

Noticiam os autos que a recorrente ajuizou ação de cobrança em desfavor de SOMPO SEGUROS S.A., buscando obter indenização securitária advinda do Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), tendo em vista a ocorrência de sinistro correspondente ao roubo da mercadoria transportada.

O magistrado de primeira instância, após entender ser lícita a cláusula contratual securitária limitadora do risco consistente na imposição de utilização, pelo segurado, de tecnologias de rastreamento, julgou improcedentes os pedidos formulados na petição inicial, já que a autora não havia cumprido o avençado, porquanto não adotara as medidas relacionadas ao gerenciamento do risco.

Irresignada, a demandante interpôs recurso de apelação no Tribunal de Justiça local, o qual não foi provido. O acórdão recebeu a seguinte ementa:

"DIREITO CIVIL – OBRIGAÇÕES – CONTRATO DE SEGURO DE CARGA – AÇÃO DE COBRANÇA – IMPROCEDÊNCIA – RECURSO DA TRANSPORTADORA AUTORA – 1. CERCEAMENTO DE DEFESA – INDEFERIMENTO DE PROVA ORAL – INACOLHIMENTO – PROVA DESNECESSÁRIA AO DESLINDE DA CAUSA – ALEGAÇÃO RECHAÇADA – 2. APLICAÇÃO DO CDC – SEGURO DE CARGA POR TRANSPORTADORA – DESTINATÁRIA FINAL – AUSÊNCIA – PROTEÇÃO CONSUMERISTA AFASTADA – 3. INEXISTÊNCIA DE AGRAVAMENTO DE RISCO – VIOLAÇÃO A GERENCIAMENTO DE RISCO – RELEVÂNCIA – DESCUMPRIMENTO GENERALIZADO DAS MEDIDAS DE SEGURANÇA – DEVER DE INDENIZAR INCONFIGURADO – RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO.

1. Afasta-se a alegação de cerceamento de defesa se a prova pretendida é inútil, protelatória ou desnecessária à solução da causa.

2. O Código de Defesa do Consumidor não é aplicável ao serviço de seguro de carga porque sua transportadora não é destinatária final da relação consumerista.

3. A inobservância deliberada das medidas de gerenciamento de risco (rastreamento do sistema) influi na afiguração do risco (roubo), pelo que não é devida a indenização securitária perseguida." (fl. 729).

Os embargos de declaração opostos foram rejeitados (fls. 799/804).

No recurso especial, a recorrente aponta a violação dos arts. 12 da Lei nº 11.442/2007 e 393 e 768 do Código Civil (CC), além da ocorrência de divergência jurisprudencial.

Sustenta, em síntese, que faz jus à indenização securitária, visto que não agiu "(...) de maneira a agravar intencionalmente o risco, diante do evento roubo praticado por terceiros, com emprego de arma de fogo" (fl. 817).

Acrescenta que:

*"(...)
A ilegalidade apontada e que restou inadequadamente valoradas as provas, a circunstância limitativa prevista em cláusula de gerenciamento de risco, não foi a causa determinante do sinistro, a negativa de cobertura sob o argumento de falhas apontadas no PGR não traz relação entre a conduta da segurada e o sinistro roubo praticado por terceiros, com emprego de arma de fogo." (fl. 818).*

Aduz que cumpriu com todas as cautelas que se poderia esperar, sendo o roubo de carga, quando praticado por terceiros mediante o emprego de arma de fogo, fato desconexo e externo ao serviço de transporte, "(...) portanto, exclui a responsabilidade do transportador que agiu dentro dos limites exigíveis para trazer segurança a carga transportada. Porém, inevitável." (fl. 818).

Argui que:

*"(...)
Há que se salientar ainda, estabelecido na cláusula 3ª os riscos cobertos, mais especificamente na letra 'b' que o evento ocorrido durante o trânsito foi 'roubo', fato gerador da indenização do contrato de seguro, entendendo-se como tal, para a caracterização da cobertura o desaparecimento total ou parcial da carga, desde que o autor do delito tenha assumido o controle do veículo transportador, mediante grave ameaça ou emprego de violência contra o motorista.*

*(...)
Ademais, fundamentado v. acórdão em 'parada sem avisar a central' de monitoramento, nenhuma estipulação contratual determina expressamente a forma de contato entre o motorista e a central de gerenciamento de risco. Em decorrência, emergem aceitáveis os contatos mantidos por celular, mormente quando todos os demais protocolos de monitoramento foram cumpridos, além das mensagens macro emitidas normalmente entre o motorista e a central de comandos evidenciadas nos documentos emitidos pela SASCAR.*

Diante o erro na valoração da prova a caracterizar total inexistência de dolo da segurada ao não apreciar corretamente o conteúdo do relatório de sindicância e da SASCAR." (fls. 822/823).

Busca, ao final, o provimento do recurso para que a demanda seja julgada procedente.

Após a apresentação de contrarrazões (fls. 877/894), o recurso foi inadmitido na origem (fls. 923/926), mas, por ter sido provido o agravo, foi determinada a reatuação do feito (fls. 973/974).

É o relatório.

VOTO

A irresignação não merece prosperar.

A controvérsia dos autos está em saber: a) se é lícita a cláusula contratual do Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC) que prevê a adoção, pelo segurado, de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e b) se a seguradora pode negar a indenização securitária ao transportador rodoviário em caso de roubo da carga transportada quando não observadas as medidas contratadas de gerenciamento do risco.

1. Da legalidade do Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) no Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC)

De início, cumpre ressaltar que o Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC) é uma espécie securitária que somente pode ser contratada em conjunto com o seguro obrigatório de RCTR-C (Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga).

Assim, ao contrário do RCTR-C, o seguro RCF-DC tem por função garantir ao segurado, até o valor da importância segurada, o pagamento das reparações pecuniárias pelas quais for ele responsável em virtude da subtração de bens ou mercadorias que lhe foram entregues para transportar, em decorrência de roubo, furto, apropriação indébita, estelionato e extorsão (art. 5º da Circular-SUSEP nº 422/2011 e arts. 2.1 a 3.2 das respectivas Condições Contratuais Padronizadas).

Ademais, conforme a jurisprudência desta Corte Superior, não há abusividade na exigência de concomitância entre o furto/roubo das mercadorias transportadas e o do veículo transportador ou cavalo mecânico para fins de pagamento da indenização no contrato de Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa do Transportador Rodoviário - Desaparecimento de Carga (RCF-DC) (AgRg no AREsp nº 402.139/SC, relator Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, DJe 11/09/2015).

Com efeito,

"(...) Integra o contrato padrão de Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), em conformidade com o anexo à Circular nº 422 da SUSEP, previsão de cobertura das perdas e/ou os danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros, causados exclusivamente por desaparecimento total da carga, concomitantemente com o do veículo, durante o transporte."

(AgInt no REsp nº 1.819.498/PR, relator Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, Terceira Turma, DJe 26/10/2022).

Quanto aos contratos de seguro, é possível a pactuação de cláusulas limitativas da cobertura, desde que não subvertam ou esvaziem completamente o objetivo da apólice, devendo o segurado se abster de agravar intencionalmente o risco garantido (arts. 757, 760 e 768 do CC).

Com efeito, "(...) é possível, em contrato de adesão, cláusula limitativa de risco, em texto expresso e de fácil verificação" (REsp nº 763.648/PR, relator para acórdão Ministro Castro Filho, Terceira Turma, DJ de 1º/10/2007), sobretudo em se tratando de relação comercial entre empresas, em que predomina o princípio da autonomia da vontade. De fato, as sociedades empresárias possuem poder de dispor acerca dos seus interesses, como os de natureza econômica (autonomia negocial), realizando livremente negócios jurídicos e sopesando os respectivos efeitos.

Ademais, no tocante ao Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), ressalta-se que o vínculo contratual firmado não está sujeito às normas da legislação consumerista (CDC), porquanto a avença é celebrada entre empresários e, notadamente a empresa transportadora, para o fomento de sua atividade econômica (AgInt no AREsp nº 1.096.881/SP, relator Ministro Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, DJe 20/3/2018; AgInt no REsp nº 1.819.498/PR, relator Ministro Paulo de Tarso Sanseverino, Terceira Turma, DJe 26/10/2022 e AgInt no AREsp nº 2.135.581/SC, relator Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, DJe 14/12/2022).

Dessa forma, resta saber se a cláusula securitária que estipula a adoção do Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) pela transportadora apresenta alguma ilegalidade.

O gerenciamento de risco constitui uma sistemática operacional e tecnológica que objetiva reduzir os riscos inerentes às operações do modal de transportes, por meio de ações preventivas contra a ocorrência de sinistros, bem como atenuar perdas quando da sua ocorrência.

O PGR apresenta benefícios logísticos, sendo um conjunto de estratégias voltadas a assegurar o cumprimento de prazos e da própria operação, minimizando custos operacionais.

Por meio dessa ferramenta, em contrapartida, há redução dos preços dos prêmios dos seguros, já que o risco é melhor controlado. Assim, é uma forma de contornar a alta sinistralidade de roubos de cargas em rodovias, permitindo tanto a continuidade do serviço de transporte quanto a atuação de seguradoras no mercado.

Logo, a exigência às transportadoras da utilização de técnicas de gerenciamento de risco - acompanhamento de cargas por empresas de segurança e escolta, plano de rotas, rastreadores e monitoramento via satélite, consulta prévia de motorista, horários para execução da atividade, dentre outras tecnologias - não se mostra abusiva ou desproporcional, sendo mais uma medida de prevenção de sinistros e de redução dos prêmios securitários.

A propósito, confira-se a seguinte lição:

"(...)

3. A NECESSIDADE DO PLANO DE GERENCIAMENTO DE RISCOS (PGR) NO SEGURO RCF DC

Restando delimitadas as coberturas afeitas ao seguro do transportador rodoviário de cargas, cabe explorar o gerenciamento de risco e sua umbilical importância na logística de transportes, valendo menção de que a mais balizada doutrina do contrato de seguro pouco explora essa ferramenta de minoração de riscos no modal rodoviário.

Ressalta-se, ainda, que as medidas do plano gerenciamento de risco (PGR) são compostas por um conjunto de medidas preventivas que tem o objetivo de impedir/diminuir as perdas materiais, financeiras e humanas aos quais as empresas são expostas nas operações de logística do transporte de cargas, meio este tão necessário ao País.

Dito isso, informa-se que o gerenciamento de riscos no transporte rodoviário de cargas é uma atividade que se propõe a agregar valor à logística da empresa transportadora, em que se almeja manter a integridade da mercadoria desde a origem até o destinatário final, mediante o acompanhamento técnico de cargas por intermédio de empresas de segurança e escolta, plano de rotas, rastreadores e monitoramento via satélite, consulta prévia de motorista, horários para execução, dentre outros possibilitadores a mitigar a ocorrência de sinistro.

Assim, não há qualquer ilegalidade ou abusividade na adoção do PGR, muito menos abuso por parte da seguradora que, às claras, adota medidas preventivas, visando a minimizar os riscos existentes da atividade de cada segurado, e, por conseguinte, o equilíbrio da sinistralidade da apólice com maior segurança para a operação desenvolvida.

(...)

O projeto ou plano de gerenciamento possui a vantagem na redução de custos do prêmio cobrado, assim como otimiza a logística operacional na melhoria do cumprimento dos prazos, com o uso de tecnologias de segurança patrimonial e rastreamento, que são utilizados para evitar que ocorram acidentes, desvios ou danos à carga e ainda auxilia nas melhores rotas para o traslado.

Com efeito, o 'PGR', como é habitualmente conhecido, consiste no processo de levantamento, mapeamento e identificação de riscos que possam vir a causar danos à operação de transportes, que, ao fim e ao cabo, consiste em mitigar eventos como acidentes, avarias, roubos, dentre outros que fazem com que o processo transporte não seja concluído, impactando em prejuízos não só financeiros, como em toda a cadeia ligada a ele, atraindo atrasos e paralisações nas linhas de produções, resultando no desabastecimento de diversos setores da cadeia de produção.

A razão de ser do gerenciamento de riscos, intensificou-se devido aos roubos de cargas, que, com o crescimento desenfreado dos índices de sinistralidade, obrigou o mercado segurador a dar maior enfoque na particularização dos riscos assumidos (arts. 757 e 760).

(...)

Se assim não fosse, a atividade, de transporte rodoviário de cargas seria de impossível prática comercial, eis que sabidamente o roubo de carga tem sido um problema sério no Brasil e pouquíssimas seguradoras ainda se atrevem a permanecer operando no negócio, mesmo diante do colossal crescimento dos sinistros nas rodovias.

(...)

Diante do apresentado, não resta dúvida quanto à legalidade das cláusulas de gerenciamento do contrato de seguro, não podendo ser

descaracterizado o gerenciamento de risco como uma cláusula eivada de abusividade, eis que, o tão recitado custo-brasil no setor de transporte é uma máxima lamentável, que obstrui o regular processo de subscrição dos riscos." (DUARTE, Gustavo; RODRIGUES, Ana. A importância do plano de gerenciamento de riscos no seguro de transporte rodoviário de cargas como instrumento de combate ao roubo. In: GOLDBERG, Ilan; JUNQUEIRA, Thiago (coord.). **Temas Atuais de Direito dos Seguros**: Tomo II. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020, p. 626-630 - grifou-se).

Nesse sentido, esta Corte Superior já possui entendimento de ser legítima a cláusula contratual de gerenciamento de riscos nos contratos de seguro, como se depreende do seguinte precedente:

"RECURSO ESPECIAL. SEGURO DE TRANSPORTE. CLÁUSULA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS. INSTALAÇÃO DE RASTREADOR OU ESCOLTA ARMADA. VALIDADE. ALEGAÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS. REEXAME DE PROVAS. SÚMULA 7/STJ.

1. No caso, a cláusula de gerenciamento de riscos se refere à necessidade de instalação, pelo segurado, de sistema de rastreamento ou que o veículo transportador esteja protegido por acompanhamento ostensivo terrestre (escolta armada).

2. Em contratos de seguro, quando há a inserção de mecanismos capazes de evitar a ocorrência do sinistro - como a instalação de rastreadores -, o montante a ser pago a título de prêmio deverá sofrer redução proporcional. Parte-se da premissa de que, onde há o maior risco de sinistro, o prêmio será maior; se o perigo de ocorrência do sinistro for menor, o prêmio deverá ser adequado à situação fática subjacente.

3. O instrumento contratual também poderia ser celebrado sem a limitação de gerenciamento de risco referente ao sistema de rastreamento, mas se a segurada aceitou a imposição, inclusive com a contratação de empresa responsável pelo monitoramento do veículo por tecnologia via satélite, foi porque preferiu convencionar o seguro com um valor de prêmio menor.

4. Nesse contexto, a cláusula de gerenciamento de riscos, em si, é legal e compatível com os contratos de seguro.

5. A análise da pretensão recursal quanto ao descumprimento, ou não, da cláusula de gerenciamento de riscos demandaria a alteração das premissas fático-probatórias estabelecidas pelo acórdão recorrido.

Incidência da Súmula 7/STJ.

6. Recurso especial não provido."

(REsp nº 1.314.318/SP, relator Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, Quarta Turma, DJe de 6/9/2016 - grifou-se).

Enfim, a cláusula securitária que prevê a adoção pela transportadora de Plano de Gerenciamento de Riscos revela-se idônea, não sendo uma disposição contraditória ao contrato, tampouco consiste em renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio (arts. 423 e 424 do CC), até porque, como cediço, os negócios celebrados entre sociedades empresárias são caracterizados pelo risco e regulados pela lógica da livre concorrência, prevalecendo nesses ajustes, em regra, a autonomia da vontade e o princípio *pacta sunt servanda*.

Feitas as considerações a respeito da legalidade do PGR, falta definir se a seguradora pode negar a indenização securitária quando ocorrer o sinistro roubo da carga transportada.

2. Da negativa de cobertura securitária no transporte rodoviário de carga no caso de roubo da mercadoria transportada e das medidas preventivas e tecnológicas de gerenciamento do risco

De início, cabe asseverar que o roubo de mercadoria, quando cometido mediante o uso de arma de fogo, é considerado fato de terceiro, equiparável à força maior, o que exclui o dever de indenizar do transportador rodoviário perante o proprietário da carga transportada, desde que tenham sido adotadas todas as cautelas necessárias para o transporte protegido da carga (EREsp nº 1.172.027/RJ, relatora Ministra Maria Thereza de Assis Moura, Corte Especial, DJe 19/3/2014).

Assim, a transportadora deve adotar todas as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar para evitar ou reduzir os prejuízos patrimoniais advindos do roubo de carga, sob pena de malferimento da boa-fé objetiva (arts. 113, 187 e 422 do CC). Nessa situação de negligência, poderá ser responsabilizada civilmente pelos prejuízos sofridos pelo dono da carga, mesmo em face de roubo da mercadoria transportada mediante assalto à mão armada (REsp nº 1.676.764/RS, relator p/ acórdão Ministro Paulo de Tarso Sanseverino, Terceira Turma, DJe 5/11/2018).

O roubo, apesar de ser previsível no transporte de cargas, é fato inevitável, tanto que há obrigatoriedade de contratação de apólice securitária (art. 13 da Lei 11.442/2007).

O caso dos autos, entretanto, se refere a contrato de seguro, de modo que a hipótese se rege pelas normas próprias da relação securitária, autônomas em relação ao contrato de transporte, não podendo, portanto, as avenças serem confundidas (EREsp nº 1.577.162/SP, relator Ministro Moura Ribeiro, Segunda Seção, DJe 4/10/2022).

Desse modo, em âmbito securitário, a adoção de medidas de prevenção antecipada de sinistros está inserida no dever de colaboração das partes, mormente quando pactuadas, resultando na perda do direito à indenização o agravamento intencional do risco, consistente no descumprimento deliberado das disposições relativas ao Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR).

Na espécie, extrai-se dos autos que a recorrente foi contratada para transportar uma carga de camarão do Rio Grande do Norte para o Rio de Janeiro. Todavia, no percurso, a carga total foi roubada. Além disso, havia proteção securitária, haja vista a contratação de apólice de seguro RCF-DC (desaparecimento de carga), existindo previsão de adoção de PGR (tecnologia de rastreamento).

Entretanto, ocorreram falhas e descuidos quando do transporte da carga pela autora, tanto que não foram observadas as diretrizes do gerenciamento do risco, ante a constatação das seguintes irregularidades: ausência de sensor de desengate, falhas na sirene e no sensor de trava de baú e portas e não cumprimento do plano de rota, existindo parada sem prévio aviso à central de

monitoramento poucas horas antes de o roubo se suceder.

A propósito, a sentença assim assinalou:

"(...)

Extrai-se dos autos que, no dia 24-5-2017, por volta das 18h10min, o caminhão de propriedade da autora (cavalo mais carreta) de placas MKJ-0870 e MGB-6061, respectivamente, que transportava uma carga de camarão do Rio Grande do Norte para o Rio de Janeiro, teve sua carga roubada, conforme boletim de ocorrência de fls. 69-70, fato esse incontroverso nos autos.

Também é incontroverso nos autos de que toda a carga, no valor de R\$ 97.500,00, foi roubada naquela ocasião.

A defesa da seguradora ré, que baseou a negativa de cobertura na esfera administrativa, se resume a: 'ausência de sensor de desengate, sirene, sensor de trava de baú e portas estavam com falha, ademais não houve plano correto de rota, com parada sem avisar a central de monitoramento'. (fl. 282)

Dispõe o art. 757 do Código Civil que '(...) pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados'.

Ora, não há dúvidas que é lícita a pactuação de cláusula que impõe limitação à cobertura do seguro, quando o segurado contratante é prévia, clara e adequadamente informado pela seguradora acerca das hipóteses de restrição da cobertura securitária, não ferindo aludida cláusula a finalidade básica do negócio jurídico enfocado. Pois bem.

No caso em tela a ré alega que a autora descumpriu a cláusula n. 4 de fl. 31 do contrato de seguro firmado entre as partes, a qual trata da tecnologia de rastreamento, verbis:

4. TECNOLOGIA DE RASTREAMENTO:

4.1 *As tecnologias de rastreamento que possuem inteligência embarcada (permitindo a atuação automática independente da central de monitoramento), para situações de não conformidade com o planejamento de viagem pré-estabelecido pela Gerenciadora de Risco, deverão estar com a configuração de segurança ativa durante toda a viagem enquanto o veículo transportador ainda estiver carregado, permitindo que em caso de arrombamento de baú, abertura indevida das portas da cabine, violação da antena e painel, o sistema embarcado possibilite automaticamente a atuação de bloqueio, ligar sirene e envio imediato de alarme para a central de monitoramento. Para os casos de perda de sinal, desengate da carreta indevido e desvio de rota, o sistema embarcado possibilite automaticamente a atuação de ligar sirene e envio imediato de alarme para a central de monitoramento.*

4.2 *O Monitoramento Preventivo deverá ser realizado pela ultima versão do software ou acesso de cada tecnologia de rastreamento, utilizando todas as ferramentas e recursos disponíveis à Gestão Preventiva.*

4.3 *A configuração do intervalo de posicionamento da tecnologia de rastreamento deverá seguir: Em área risco: a cada 05 minutos no máximo. Fora da área de risco: no máximo a cada 15 minutos.*

4.4 *Sensores, Atuadores e Periféricos obrigatórios: Sensores: Portas da cabine (motorista e carona), violação do painel, porta do baú (lateral e traseira), desengate da carreta e violação da antena. Atuadores: Botão de pânico, trava de baú (lateral e traseira), corta combustível e sirene. Periféricos: Teclado alfanumérico de comunicação que permita a troca de mensagens entre a central de monitoramento e o motorista.*

4.5 Por ocasião do sinistro a tecnologia de rastreamento deverá gerar relatórios de histórico de posições, comandos e mensagens enviadas e recebidas, alarmes e alertas recebidos, print screen da tela de configuração da tecnologia embarcada nos veículos transportadores os quais serão exigidos.

4.6 É proibido a ativação do Modo Sleep, devendo o sistema estar ativo durante todo o período e emitindo o posicionamento do respectivo veículo. (fl. 31)

Logo, uma vez que contratualmente prevista, parte-se do princípio de que a autora tinha pleno conhecimento acerca dessa cláusula, limitando-se a análise do juízo em verificar, in casu, se o motivo da negativa ('ausência de sensor de desengate, sirene, sensor de trava de baú e portas estavam com falha, ademais não houve plano correto de rota, com parada sem avisar a central de monitoramento') está correto, ou seja, se realmente está demonstrada nos autos a ocorrência dessas falhas quando do transporte da carga pela autora.

Sobre o fatídico dia, importante que se mencione sobre uma parada efetivamente realizada pelo preposto da autora horas antes do roubo da carga, mais precisamente por volta das 15h40, parada essa que não foi informada à central de monitoramento. Além disso, colhe-se dos autos que o preposto da autora deixou de indicar o reinício da viagem após essa parada e que no mesmo horário foi gerado um alerta de abertura de porta e que no mesmo momento foram gerados os comandos automáticos de bloqueio e sirene e que, mesmo assim, o motorista seguiu viagem, o que em tese não conseguiria, caso os sensores estivessem em pleno funcionamento, uma vez que dependeriam de desbloqueio pela central de controle e tal pedido não foi solicitado, conforme apurou a perícia unilateral trazida pela ré (fl. 377). O sinistro veio a ocorrer horas depois.

Em que pese a ré alegue que essa parada feita pelo motorista sem autorização e comunicação não tem nexos causal com o sinistro ocorrido, entende-se ao contrário, pois é através dela que se restou demonstrado nos autos que os sensores do veículo não estavam funcionando ou estavam com a capacidade de funcionamento reduzida.

(...)

Com relação aos vícios de vistoria alegados pela autora, a autora não provou o que alegou, ou seja, de que o laudo não foi feito por técnico capacitado ou que a vistoria não foi feita, até porque toda a perícia foi feita com base nas informações prestadas pela central de monitoramento do veículo, ou seja, prova meramente documental, a que a autora deveria ter acesso, pois comum às partes.

Além disso, o laudo da empresa gerenciadora de risco de fls. 261-268 em nada contradiz os fatos apurados pela perícia trazida pela ré.

Destarte, entende-se que houve, sim, descumprimento contratual na medida em que descumprida a cláusula n. 3 que trata do gerenciamento de risco, notadamente em razão da falha dos sensores e sirene conforme atestado em perícia, prova essa que a autora não derruiu, apenas não concordou.

(...)

Com efeito, a inobservância da transportadora autora ao estabelecido nas cláusulas contratuais traduz-se em infringência contratual, legitimando a negativa por parte da seguradora.

O risco foi pré-determinado considerando-se a necessidade de atentar-se às tecnologias de rastreamento e seu pleno

funcionamento e, na ausência destas, perde a autora o direito à cobertura securitária.

As condições contratuais não deixam dúvida de que, em caso de roubo da carga transportada, a indenização somente ocorreria caso fossem observadas as condições contratuais expressamente previstas, o que não ocorreu no caso.

Ao deixar de adotar as medidas relativas ao gerenciamento de risco, a autora agravou o risco contratado perdendo o direito, por conseguinte, de receber qualquer valor a título de indenização securitária, sendo, portanto, lícita a negativa ao pagamento do prêmio por parte da seguradora ré, de modo a justificar a negativa de pagamento." (fls. 619/623 - grifou-se).

Assim, no caso, se o PGR tivesse sido observado, a prevenção do sinistro seria plenamente factível, havendo nexos causal entre a parada indevida, conjugada com as falhas na tecnologia instalada no caminhão, e a ocorrência do infortúnio, visto que

"(...) o preposto da autora deixou de indicar o reinício da viagem após essa parada e que no mesmo horário foi gerado um alerta de abertura de porta e que no mesmo momento foram gerados os comandos automáticos de bloqueio e sirene e que, mesmo assim, o motorista seguiu viagem, o que em tese não conseguiria, caso os sensores estivessem em pleno funcionamento, uma vez que dependeriam de desbloqueio pela central de controle e tal pedido não foi solicitado, conforme apurou a perícia unilateral trazida pela ré (fl. 377). O sinistro veio a ocorrer horas depois." (fl. 620).

Desse modo, verifica-se que a empresa transportadora descumpriu deliberadamente o contrato, deixando de adotar as cautelas concernentes ao gerenciamento do risco avençado, o que acabou por agravar intencionalmente o risco securitário.

Ressalta-se que a autora poderia ter contratado o seguro sem o PGR. Efetivamente, *"(...) evidente que outro contrato poderia ser celebrado sem a limitação; se tal não se deu, muito provavelmente, foi porque a seguradora preferiu arcar com o risco em troca de um prêmio de menor valor"* (REsp nº 763.648/PR, relator para acórdão Ministro Castro Filho, Terceira Turma, DJ de 1º/10/2007).

Ainda a respeito da moldura fático-probatória dos autos, de igual maneira, o acórdão recorrido assim asseverou:

"(...) No caso vertente, a cláusula de gerenciamento de risco, dispõe que a seguradora/autora deverá (fl. 29):

'1.1.2 Para todos os embarques com valores superiores à R\$ 200.000,00 (Duzentos Mil Reais) até R\$700.000,00 (Setecentos Mil Reais) é obrigatório realizar análise de perfil profissional 'E' rastreamento/monitoramento de cargas 'OU' acompanhamento de 01 equipe de escolta ostensiva rastreada durante o percurso integral da viagem'

O gerenciamento de risco ora analisado, pressupõe a realização de análise de perfil profissional do condutor do caminhão e o rastreamento/monitoramento de carga por empresa especializada.

O primeiro requisito foi cumprido pela segurada/autora, conforme se apura das comunicações de fls. 65-68.

Quanto ao segundo requisito – rastreamento/monitoramento de carga por empresa especializada –, denota-se que a segurada/autora contratou terceira denominada Noxx (fls. 261-268) e instalou sistema de rastreamento por GPS Sascar (fls. 73-251).

A violação do gerenciamento de risco – defendido pela seguradora – se consubstanciou no descumprimento deliberado das regras de administração da tecnologia de rastreamento, cujo teor me reporto abaixo (fl. 31):

(...)

Em outros termos, a negativa apontou a falta de plano de rota aliada à inobservância de uma série de alertas do sistema de monitoramento como causa determinante ao agravamento do risco e, conseqüente, ocorrência de roubo com majorantes (à mão armada e por concurso de pessoas).

A negativa se sustenta apenas na reconhecida e deliberada violação às cláusula de gerenciamento de risco, pois ao infringir as necessárias cautelas de segurança impediu que o fatídico evento pudesse ser evitado.

No concernente à inobservância de série de alertas emitidos pelo sistema de monitoramento, tem-se que, analisando o relatório de posições (extrato de GPS) do caminhão (fls. 106-110), na data do infortúnio (roubo), em 24-05-2017, às 15:41:38, o motorista efetuou parada em Posto de Combustíveis, localizado em Três Rios/RJ, oportunidade na qual desceu do veículo para realização de atividade desconhecida e desinformada à empresa terceira de gerenciamento de risco.

O caminhoneiro, ao realizar a conduta acima descrita, acabou por gerar o acionamento do alarme denominado 'Sirene', que passou a emitir notificação em conjunto com o alarme denominado 'Trava Ba Traseira' (fl. 109), que já estava acionado desde às 10:28 do mesmo dia 24-05-2017 (fl. 117).

Após isso, às 18:22, em área considerada de risco (próxima à Comunidade da Pedreira/RJ), ocorreu o roubo, com acesso do criminoso ao cockpit do caminhão, cuja ocorrência justificou o tardio acionamento do 'botão de pânico' (fl. 105).

Salta aos olhos o fato de o caminhoneiro realizar parada poucas horas antes do roubo (3 horas), sem qualquer comunicação à central de monitoramento, deixando, ademais, de indicar o reinício após a parada, porque o motorista é escolhido mediante criteriosa escolha, cujo manejo dos sistemas se fazem necessários para guiar o caminhão em que a carga está segura.

Assim, vislumbra-se negligência por parte do caminhoneiro em relação à operação do sistema de GPS (realizar parada sem informar e não se atentar aos sinais de alerta emitidos pelo sistema), havendo como emprestar a esse fato o agravamento do risco adequado a contribuir para ocorrência do roubo.

A inobservância das medidas de gerenciamento de risco (monitoramento do sistema) influem concretamente na afiguração do risco, o que restou demonstrado no caso concreto ante a total e completa desídia empregada pelo preposto da autora quando do transporte.

É que as seguintes falhas apresentadas no sistema de segurança aliado ao seu uso errado pelo caminhoneiro, impediram que a seguradora fiscalizasse e adotasse outras medidas mitigadoras aos riscos do contrato.

Como a transferência dos riscos ao segurado é inerente ao

instituto contratual do 'gerenciamento de risco' o seu descumprimento acarreta a perda do seguro.

Pensar de outra forma, é descaracterizar completamente as necessárias medidas de segurança previamente ajustadas quando da celebração do seguro. Se conclui que há relação específica de causa/contribuição da segurada e o roubo (infortúnio), cujo resultado não ocorreria se não houvesse o agravamento do risco perpetrado.

Por isso, o fato de o veículo não possuir sensor de desengate, possuir problemas nos sensores de trava do baú e abertura de porta e a realização de parar sem informar à central de monitoramento justifica a negativa, porquanto são fatos que contribuem para ocorrência dos riscos protegidos pelo contrato, nos termos do art. 768 do CC.

(...)

Ante a ampla violação ao gerenciamento de risco e dos alertas de irregularidades no sistema de segurança do caminhão, a negativa da seguradora se revela como medida justa." (fls. 740/743 - grifou-se)

Nesse cenário, estando comprovado o descuido da transportadora ao não ter adotado corretamente o plano de gerenciamento de riscos contratado, conduta que contribuiu para a ocorrência do sinistro (roubo total da carga), evidencia-se o agravamento intencional do risco, a excluir o dever de indenizar da seguradora.

Nesse sentido:

"AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL - AÇÃO DE COBRANÇA - DECISÃO MONOCRÁTICA DA PRESIDÊNCIA DESTA CORTE QUE NÃO CONHECEU DO AGRAVO. INSURGÊNCIA DA AUTORA.

1. Reconsiderada a decisão monocrática anteriormente proferida, porquanto analisando o agravo em recurso especial percebe-se que foram impugnados todos os fundamentos da decisão agravada.

2. A jurisprudência desta Corte Superior tem entendido que 'a cláusula de gerenciamento de riscos, em si, é legal e compatível com os contratos de seguro' (REsp 1.314.318/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 28/06/2016, DJe de 06/09/2016).

3. Derruir as conclusões a que chegou o Tribunal de origem, na parte relativa ao exame da ocorrência de agravamento do risco apto a afastar a cobertura contratual, ensejaria o necessário revolvimento das provas constantes dos autos, bem como a interpretação das previsões contratuais, providências vedadas em sede de recurso especial, ante os óbices estabelecidos pelas Súmulas 5 e 7/STJ.

4. Esta Corte de Justiça tem entendimento no sentido de que a incidência da Súmula 7/STJ impede o exame de dissídio jurisprudencial, na medida em que falta identidade entre os paradigmas apresentados e os fundamentos do acórdão, tendo em vista a situação fática do caso concreto, com base na qual deu solução a causa a Corte de origem.

5. Agravo interno provido para reconsiderar a decisão agravada e, de plano, negar provimento ao agravo em recurso especial."

(AgInt no AREsp nº 1.828.290/SC, relator Ministro MARCO BUZZI, Quarta Turma, DJe de 24/11/2021).

"AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DECLARATÓRIA DE NULIDADE DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS CUMULADA COM INDENIZAÇÃO. CONTRATO DE SEGURO. TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS. ROUBO DE MERCADORIAS. EXIGÊNCIA DE MONITORAMENTO OU ESCOLTA ARMADA. GERENCIAMENTO DE RISCO. LEGALIDADE. DESCUMPRIMENTO. AGRAVAMENTO DO RISCO. EXCLUSÃO DE COBERTURA. POSSIBILIDADE. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO.

1. Nos termos da jurisprudência consolidada no âmbito das Turmas que

compõem a Segunda Seção, 'a cláusula de gerenciamento de riscos, em si, é legal e compatível com os contratos de seguro' (REsp 1.314.318/SP, Rel. Ministro LUÍS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 28/06/2016, DJe de 06/09/2016).

2. É legítima a negativa da seguradora à cobertura na hipótese de exclusão ou limitação expressa de cobertura, porquanto as cláusulas do contrato de seguro devem ter interpretação restritiva.

Precedentes.

3. No caso, a Corte estadual consignou que a segurada tinha plena ciência da cláusula de gerenciamento de risco expressa no contrato de seguro, exigindo o monitoramento ou escolta armada para o transporte de cargas, e que tais cautelas foram descumpridas pela segurada, agravando voluntariamente o risco. Legítima, portanto, a negativa de cobertura.

4. Agravo interno a que se nega provimento."

(AgInt no AREsp nº 1.076.414/SP, relator Ministro RAUL ARAÚJO, Quarta Turma, DJe de 23/10/2020).

Por fim, adotar conclusão diversa daquela alcançada pelas instâncias ordinárias exigiria o reexame de fatos e provas, o que é vedado na via do recurso especial, a teor da Súmula nº 7/STJ.

3. Do dispositivo

Ante o exposto, nego provimento ao recurso especial.

Em atendimento ao disposto no art. 85, § 11, do Código de Processo Civil de 2015 (CPC/2015), majoro os honorários fixados na Corte de origem (15% - quinze por cento - do valor atualizado da causa - fl. 744) para 20% (vinte por cento) do valor atualizado da causa.

É o voto.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

CERTIDÃO DE JULGAMENTO TERCEIRA TURMA

Número Registro: 2021/0211170-0 PROCESSO ELETRÔNICO REsp 2.063.143 / SC

Números Origem: 03127234020178240033 3127234020178240033

PAUTA: 08/08/2023

JULGADO: 08/08/2023

Relator

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. ONOFRE DE FARIA MARTINS

Secretária

Bela. MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : TRANSPORTADORA VENEZA LTDA
ADVOGADO : ROMY GUEMBAROVSKI - SC028357
RECORRIDO : SOMPO SEGUROS S.A.
ADVOGADOS : PEDRO TORELLY BASTOS - RS028708
CLAIRÊ CREMONESE - RS068626

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Obrigações - Espécies de Contratos - Seguro

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia TERCEIRA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Após o voto do Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, negando provimento ao recurso especial, pediu vista antecipada a Sra. Ministra Nancy Andrighi. Aguardam os Srs. Ministros Marco Aurélio Bellizze, Moura Ribeiro e Humberto Martins.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2.063.143 - SC (2021/0211170-0)
RELATOR : MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA
RECORRENTE : TRANSPORTADORA VENEZA LTDA
ADVOGADO : ROMY GUEMBAROVSKI - SC028357
RECORRIDO : SOMPO SEGUROS S.A.
ADVOGADOS : PEDRO TORELLY BASTOS - RS028708
CLAIRÊ CREMONESE - RS068626

VOTO-VISTA

A EXMA. SRA. MINISTRA NANCY ANDRIGHI:

Cuida-se de recurso especial interposto por TRANSPORTADORA VENEZA LTDA., fundamentado nas alíneas “a” e “c” do permissivo constitucional, contra acórdão do TJ/SC.

Ação: de indenização securitária ajuizada em 25/9/2017, por TRANSPORTADORA VENEZA LTDA. contra SOMPO SEGUROS S.A., requerendo (I) a “declaração de abusividade” na negativa de cobertura pela seguradora; (II) e, em consequência, “condenar a seguradora ao pagamento da indenização securitária relativa ao Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa –Desvio de Carga (RCF-DC), contratada pelo requerente, na importância de R\$ 97.500,00”, com os respectivos encargos (e-STJ fl. 16).

Sentença: o Juízo de primeiro grau julgou improcedentes os pedidos formulados na inicial (e-STJ fl. 624).

Acórdão: o TJ/SC negou provimento à apelação interposta por TRANSPORTADORA VENEZA LTDA., nos termos da seguinte ementa:

DIREITO CIVIL – OBRIGAÇÕES – CONTRATO DE SEGURO DE CARGA – AÇÃO DE COBRANÇA – IMPROCEDÊNCIA – RECURSO DA TRANSPORTADORA AUTORA – 1. CERCEAMENTO DE DEFESA – INDEFERIMENTO DE PROVA ORAL – INACOLHIMENTO – PROVA DESNECESSÁRIA AO DESLINDE DA CAUSA – ALEGAÇÃO RECHAÇADA – 2. APLICAÇÃO DO CDC – SEGURO DE CARGA POR TRANSPORTADORA – DESTINATÁRIA FINAL – AUSÊNCIA – PROTEÇÃO CONSUMERISTA AFASTADA – 3. INEXISTÊNCIA DE AGRAVAMENTO DE RISCO



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

– VIOLAÇÃO A GERENCIAMENTO DE RISCO – RELEVÂNCIA – DESCUMPRIMENTO GENERALIZADO DAS MEDIDAS DE SEGURANÇA – DEVER DE INDENIZAR INCONFIGURADO – RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO.

1. Afasta-se a alegação de cerceamento de defesa se a prova pretendida é inútil, protelatória ou desnecessária à solução da causa.

2. O Código de Defesa do Consumidor não é aplicável ao serviço de seguro de carga porque sua transportadora não é destinatária final da relação consumerista.

3. A inobservância deliberada das medidas de gerenciamento de risco (rastreamento do sistema) influi na afiguração do risco (roubo), pelo que não é devida a indenização securitária perseguida.

(e-STJ fl. 729)

Embargos de Declaração: opostos por TRANSPORTADORA VENEZA LTDA., foram rejeitados.

Recurso especial: alega violação dos arts. 393 e 768 do CC/2002; e 12 da Lei nº 11.442/2007, além de dissídio jurisprudencial. Sustenta, em síntese, a ilegalidade na negativa de cobertura securitária, tendo em vista que não houve agravamento intencional do risco por sua parte, porquanto o descumprimento de medidas previstas em cláusula de gerenciamento de risco não foi a causa determinante do sinistro, ocorrido por roubo praticado por terceiros com emprego de arma de fogo, fato desconexo, externo e inevitável.

Juízo prévio de admissibilidade: o TJ/SC inadmitiu o recurso, dando ensejo à interposição do AREsp 1.935.152/SC, provido para determinar a conversão em recurso especial (e-STJ fl. 973).

Voto do Relator Min. Ricardo Villas Bôas Cueva: negou provimento ao recurso especial.

É o relatório.

O propósito recursal é decidir se (I) é lícita a cláusula contratual do Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Desaparecimento de Carga (RCF-DC) que prevê a adoção, pelo segurado, de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR); e (II) a seguradora pode negar a indenização securitária ao transportador rodoviário em caso de roubo da carga transportada quando não observadas as medidas contratadas de gerenciamento do risco.

1. DO CONTEXTO FÁTICO

1. De acordo com o cenário fático delimitado pelas instâncias de origem, a recorrente (TRANSPORTADORA VENEZA LTDA.) pactuou com a recorrida (SOMPO SEGUROS S.A.) um Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), por meio do qual faria jus à indenização securitária na hipótese de eventual subtração de bens ou mercadorias que lhe foram entregues para transportar.

2. De fato, a recorrente foi contratada para transportar uma carga de camarão, avaliada no valor de R\$ 97.500,00, de Macaíba/RN com destino ao Rio de Janeiro/RJ, e, durante o trajeto, no dia 24/5/2017, por volta das 18h10min, a carga foi roubada.

3. No entanto, a seguradora recorrida negou a cobertura securitária, sob o argumento de que a recorrente descumpriu exigências impostas no contrato, mais precisamente as medidas previstas no Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR), diante da "ausência de sensor de desengate, sirene, sensor de trava de baú e portas [que] estavam com falha, ademais não houve plano correto de rota, com parada sem avisar a central de monitoramento" (e-STJ fl. 619), poucas horas antes de o roubo se suceder.

4. Em razão da negativa de cobertura securitária na esfera administrativa, a recorrente (TRANSPORTADORA VENEZA LTDA.) ajuizou a presente ação contra a recorrida (SOMPO SEGUROS S.A.), objetivando a declaração



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

da abusividade da negativa de cobertura e a respectiva indenização securitária.

5. A sentença julgou improcedentes os pedidos, sendo mantida pelo acórdão recorrido.

6. No presente recurso especial, a recorrente, em síntese, alega a ilegalidade na negativa de cobertura securitária, tendo em vista que não houve agravamento intencional do risco por sua parte.

2. DA ABUSIVIDADE DA NEGATIVA DE COBERTURA SECURITÁRIA

7. Nos termos do art. 757 do CC/2002, “pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados”.

8. Por meio desse instrumento, a sociedade seguradora arrecada fundos de uma coletividade de pessoas, os segurados, de forma que os esforços coletivos de poupança superem o valor de prejuízos estatisticamente verificáveis em certo período de tempo. Cada prejuízo individual é ressarcido pelo fundo comum administrado pela sociedade seguradora. Da diferença entre o total de indenizações pagas e o total de prêmios arrecadados, a seguradora retira sua remuneração.

9. Assim, a necessidade de segurança contra riscos que são individualmente incertos leva um grupo de pessoas, sob a administração de uma seguradora, ao um esforço mútuo e recíproco para se precaver contra prejuízos que são coletivamente, e segundo cálculos estatísticos, certos.

10. Não se ignora, portanto, que o contrato de seguro se assenta sobre a seleção de riscos, pois é inviável que um grupo de pessoas pretenda segurar-se contra todo e qualquer risco e, por outro lado, é inútil proteger-se



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

contra nenhum risco.

11. É no processo de seleção de riscos que se revela o conflito de interesses que, em última instância, leva à celebração do contrato. O segurador busca maximizar as receitas que auferir para administrar o fundo comum que irá cobrir riscos bem delimitados, enquanto o segurado quer se proteger contra o maior número de riscos pelo menor custo possível.

12. A vontade livremente expressa pelas partes na escolha dos riscos cobertos pela apólice deveria revelar, portanto, o ponto ótimo de equilíbrio contratual. Ocorre que isso nem sempre é alcançado na prática e, como consequência, o Poder Judiciário é frequentemente chamado a solucionar litígios que envolvem cláusulas defeituosas, práticas comerciais abusivas e eventual má-fé de uma das partes contratantes.

13. Nesse sentido, como bem consignou o Relator, “nos contratos de seguro, é possível a pactuação de cláusulas limitativas da cobertura, desde que não subvertam ou esvaziem completamente o objetivo da apólice, devendo o segurado se abster de agravar intencionalmente o risco garantido (arts. 757, 760 e 768 do CC)”.

14. Contudo, com a devida vênia, isso não significa que a negativa de cobertura securitária fundada no descumprimento de qualquer regra contida no plano de gerenciamento de risco seja sempre lícita.

15. É necessário fazer uma análise, em cada hipótese concreta, das obrigações impostas no referido plano que foram descumpridas, a fim de averiguar, à luz da boa-fé objetiva, eventual abusividade na negativa de cobertura securitária ou agravamento intencional do risco imputável ao segurado.

16. Não obstante a autonomia da vontade seja a regra geral, é



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

importante observar que o contrato de seguro consiste em “instituto que pertence ao denominado direito social, com acentuada intervenção estatal e dirigismo contratual, categoria que suplanta a tradicional dicotomia romana dos direitos público e privado” (VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: contratos. v. 3. 23. ed. Barueri: Atlas, 2023, p. 594).

17. Não por outro motivo que, bem antes de ser erigida ao *status* de cláusula geral pelo art. 422 do CC/2002, a boa-fé já exercia papel relevante no que diz respeito ao contrato de seguro, por força de previsão expressa no art. 1.443 do CC/1916, hoje representada no art. 765 do Código atual, segundo o qual “o segurado e o segurador são obrigados a guardar na conclusão e na execução do contrato, a mais estrita boa-fé e veracidade, tanto a respeito do objeto como das circunstâncias e declarações a ele concernentes”.

18. A boa-fé objetiva exige que os contratantes se tratem com lealdade, de forma que a relação contratual não seja fonte de prejuízo para as partes. Além de ser fonte de deveres laterais, a boa-fé exerce papel relevante na limitação ao exercício inadmissível de posições jurídicas, restringindo, assim, o exercício de direitos, para que não se configure a abusividade. O contratante não pode exercer suas pretensões de forma anormal ou exagerada com a finalidade de prejudicar o outro contratante.

19. Nesse sentido: REsp 1.989.439/MG, Terceira Turma, DJe 6/10/2022; AgInt no REsp 1.779.763/SP, Quarta Turma, DJe 13/8/2020; REsp 1.944.616/MT, Terceira Turma, DJe 11/3/2022; REsp 735.168/RJ, Terceira Turma, DJe 26/3/2008.

20. Nessa linha de raciocínio, leciona Luís Renato Ferreira da Silva que “uma das causas concomitantes à formação contratual que enseja a atividade revisora do contrato pelo juiz é a existência de cláusula abusiva, [...] oportunizando



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

que se as considerassem, caso insertas nos pactos, nulas ou anuláveis”, sendo tradicionalmente reconhecidos pela doutrina três fundamentos jurídicos para a proibição de cláusulas abusivas: “(a) o abuso de direito; (b) a existência de cominação legal; e (c) o princípio da boa-fé” (Revisão dos contratos. Rio de Janeiro: Forense, 1999, p. 43 e 46).

21. Na hipótese dos autos, repisa-se que a modalidade de seguro contratada consiste no Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), segundo o qual a seguradora garante ao segurado o pagamento das reparações pecuniárias pelas quais for ele responsável em virtude da subtração de bens ou mercadorias que lhe foram entregues para transportar, em decorrência de roubo, furto, apropriação indébita, estelionato e extorsão, sendo regulamentado pela Circular SUSEP nº 422/2011.

22. De acordo com o acórdão recorrido, no contrato de seguro, foi prevista cláusula de gerenciamento de risco, impondo obrigações à segurada nos seguintes termos: “para todos os embarques com valores superiores à R\$ 200.000,00 (Duzentos Mil Reais) até R\$700.000,00 (Setecentos Mil Reais) é obrigatório realizar análise de perfil profissional 'E' rastreamento/monitoramento de cargas 'OU' acompanhamento de 01 equipe de escolta ostensiva rastreada durante o percurso integral da viagem” (e-STJ fl. 740).

23. Na hipótese, foi adotada a primeira opção e foi efetivamente cumprida a realização de análise de perfil profissional.

24. Quanto à obrigação de rastreamento, foram especificadas as seguintes regras, conforme consignado no acórdão recorrido:

4. TECNOLOGIA DE RASTREAMENTO:



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

4.1 As tecnologias de rastreamento que possuem inteligência embarcada (permitindo a atuação automática independente da central de monitoramento), para situações de não conformidade com o planejamento de viagem pré-estabelecido pela Gerenciadora de Risco, deverão estar com a configuração de segurança ativa durante toda a viagem enquanto o veículo transportador ainda estiver carregado, permitindo que em caso de arrombamento de baú, abertura indevida das portas da cabine, violação da antena e painel, o sistema embarcado possibilite automaticamente a atuação de bloqueio, ligar sirene e envio imediato de alarme para a central de monitoramento.

Para os casos de perda de sinal, desengate da carreta indevido e desvio de rota, o sistema embarcado possibilite automaticamente a atuação de ligar sirene e envio imediato de alarme para a central de monitoramento.

4.2 O Monitoramento Preventivo deverá ser realizado pela última versão do software ou acesso de cada tecnologia de rastreamento, utilizando todas as ferramentas e recursos disponíveis à Gestão Preventiva.

4.3 A configuração do intervalo de posicionamento da tecnologia de rastreamento deverá seguir:

Em área risco: a cada 05 minutos no máximo.

Fora da área de risco: no máximo a cada 15 minutos.

4.4 Sensores, Atuadores e Periféricos obrigatórios: Sensores: Portas da cabine (motorista e carona), violação do painel, porta do baú (lateral e traseira), desengate da carreta e violação da antena.

Atuadores: Botão de pânico, trava de baú (lateral e traseira), corta combustível e sirene.

Periféricos: Teclado alfanumérico de comunicação que permita a troca de mensagens entre a central de monitoramento e o motorista.

4.5 Por ocasião do sinistro a tecnologia de rastreamento deverá gerar relatórios de histórico de posições, comandos e mensagens enviadas e recebidas, alarmes e alertas recebidos, *print screen* da tela de configuração da tecnologia embarcada nos veículos transportadores os quais serão exigidos.

4.6 É proibido a ativação do Modo *Sleep*, devendo o sistema estar ativo durante todo o período e emitindo o posicionamento do respectivo veículo.

25. Para cumprir tal obrigação, "a segurada/autora contratou terceira denominada Noxx (fls. 261-268) e instalou sistema de rastreamento por GPS Sascar (fls. 73-251)" (e-STJ fl. 740).

26. Por sua vez, a seguradora negou a cobertura securitária com fundamento na violação do plano de gerenciamento de risco por parte da segurada, que "se consubstanciou no descumprimento deliberado das regras de administração da tecnologia de rastreamento" (e-STJ fl. 741), previstas na cláusula 4 acima transcrita.

27. Em suma, a negativa se baseia no fato de que o veículo não



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

continha sensor de desengate; estava com falha nos sensores de trava de baú e de portas; e houve parada em um posto de combustíveis 3 horas antes do roubo, sem aviso à central de monitoramento.

28. A exigência de implementação de sistema de rastreamento de carga, por si só, não se mostra abusiva. Por outro lado, viola a boa-fé objetiva condicionar a cobertura securitária ao perfeito cumprimento de diversas e específicas regras quanto ao rastreamento, como o pleno funcionamento de vários sensores e de sistemas que bloqueiam o baú e as portas do veículo, além de regras de conduta, como a impossibilidade de fazer qualquer parada fora da rota autorizada pela central de monitoramento, sem considerar as circunstâncias da hipótese concreta.

29. Isso porque a exigência conjunta da implementação e do pleno funcionamento de todas essas medidas contidas no Plano de Gerenciamento de Riscos, sem nenhuma margem de tolerância, acaba por eliminar quase que integralmente o risco assumido pela seguradora, fazendo com que este seja suportado pelo segurado, o qual fica obrigado, por sua própria conta, a adotar medidas que, se efetivas, têm alta probabilidade de impedir o sinistro (subtração da carga).

30. O caráter de adesão do qual o seguro ordinariamente se reveste é um fator que apenas realça a não-razoabilidade da avença, pois indica que a cláusula (com as mais variadas e específicas exigências) é uniformemente imposta à massa de indivíduos assegurados, que ou aceitam o contrato em bloco, ou não gozam de nenhuma cobertura securitária.

31. O princípio da boa-fé objetiva não permite que a seleção de riscos seja feita de forma a tirar do contrato de seguro sua razão de ser. De fato, “não se admite mais o contrato que imponha prestações em demasia para uma das partes



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

e de menos para a outra. Tal, flagrantemente, viola a boa-fé, que, para o novo Código, não é apenas subjetiva, mas objetiva, porque é incompatível com esta o contrato injusto, desequilibrado” (STOCO, Rui. Abuso de direito e má-fé processual. São Paulo: RT, 2002, p. 40).

32. Na mesma linha, reforça Bruno Miragem que a boa-fé exige “um maior controle do conteúdo dos contratos e de sua dinâmica interna, abrangendo todas as fases da negociação, pré e pós-contratual. Daí porque é correto conceber a boa-fé, sob essa perspectiva, como limite ao exercício do direito ou liberdade de contratar. Não equivale a dizer que a boa-fé, por isso, proíbe a celebração de qualquer contrato. Note-se que se está a referir acerca de um controle de conteúdo do contrato, razão pela qual o desrespeito aos limites do direito de contratar pode ensejar tanto a simples nulidade do pacto contrário à boa-fé, quanto o controle de sua eficácia, seja estendendo, suprimindo ou mitigando seus efeitos” (MIRAGEM, Bruno. Abuso do direito. 1. ed. São Paulo: RT, 2013, p. [II.1]).

33. Em igual sentido: MELLO, Marcos Bernardes de. Teoria do fato jurídico: plano da validade. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2019, p. 131-134; VISSOTTO, Robson. O contrato de seguro: uma visão contemporânea do risco e do sinistro. // TZIRULNIK, Ernesto; *et. al.* Direitos do seguro contemporâneo. v. 2. São Paulo: Contracorrente, 2021, p. 69, 73; DELGADO, José Augusto. Comentários ao novo Código Civil: arts. 757 a 802. v. XI. t. 1. Rio de Janeiro: Forense, 2004, p. 197.

34. É fundamental ressaltar que não se nega a possibilidade de limitar os riscos assumidos pela seguradora mediante a imposição de obrigações razoáveis ao segurado. De fato, exigir a presença de sistema de rastreamento de carga e a adoção de cautelas no percurso pelo transportador são exigências que estão dentro dos limites da boa-fé objetiva e não resultam, por si só, em um desequilíbrio contratual excessivo em desfavor do segurado.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

35. Ocorre que, na espécie, a segurada, além de ter efetuado o pagamento do prêmio, cumpriu as principais obrigações contratuais, referentes ao Plano de Gerenciamento de Risco imposto pela seguradora, consistentes na realização de perfil profissional e na implementação de sistema de rastreamento da carga, por meio de contratação de empresa própria para tanto, às suas custas.

36. Diante desse cenário fático, viola a boa-fé objetiva a negativa de cobertura fundada no descumprimento pontual de determinadas medidas pelo segurado, em razão de mero mau funcionamento de alguns sensores e travas ou de simples parada em posto de combustíveis sem consulta à central de monitoramento, caracterizando, assim, exercício abusivo de direito por parte da seguradora.

37. Com efeito, essas circunstâncias não podem ser compreendidas como agravamento intencional do risco por parte do segurado, a justificar a perda do direito à garantia, na forma do art. 768 do CC/2002. Pelo contrário, consistem em meros acontecimentos comuns e de provável ocorrência quando se lida com sistemas eletrônicos e com transporte rodoviário.

38. Nesse sentido, leciona Judith Martins-Costa, ao comentar o referido dispositivo legal: “nem todo o agravamento do risco leva, porém, a essa radical consequência. A doutrina atualizada tem insistido que, para os efeitos de excluir a garantia, a agravação do risco deve ser sensível e durável, no sentido de não consistir num fator de agravamento ocasional, esporádico. Isso porque na sociedade do risco – expressão denotativa de uma realidade, e não apenas um vazio bordão – é positivamente impossível isentar-se de qualquer aumento dos riscos, em qualquer ocasião como, por exemplo, dirigir ocasionalmente o automóvel em bairros em que os índices de criminalidade são mais altos do que em outros” (A boa-fé no direito privado. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2018, p.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

381-382).

39. Em síntese, embora seja possível a pactuação de plano de gerenciamento de risco, a negativa de cobertura securitária com fundamento no descumprimento pontual de determinadas medidas pelo segurado pode configurar ofensa à boa-fé objetiva, caracterizando exercício abusivo de direito por parte da seguradora, o que deve ser apreciado em cada hipótese concreta.

3. DA HIPÓTESE DOS AUTOS

40. Na hipótese, como visto, o gerenciamento de risco adotado consistiu na exigência de realizar análise de perfil profissional e de rastreamento de carga. A seguradora recorrente (TRANSPORTADORA VENEZA LTDA) realizou a referida análise e instalou sistema de rastreamento, mediante a contratação de empresa especializada.

41. Entretanto, a seguradora recorrida (SOMPO SEGUROS S.A.) negou a cobertura securitária, sob o argumento de que a seguradora descumpriu as regras do Plano de Gerenciamento de Risco referentes à “tecnologia de rastreamento” (e-STJ fls. 619 e 741), tendo em vista que o veículo não continha sensor de desengate; estava com falha nos sensores de trava de baú e de portas; e houve parada em um posto de combustíveis 3 horas antes do roubo, sem aviso à central de monitoramento.

42. O Tribunal de origem decidiu que, “como a transferência dos riscos ao segurado é inerente ao instituto contratual do 'gerenciamento de risco' o seu descumprimento acarreta a perda do seguro” e “o fato de o veículo não possuir sensor de desengate, possuir problemas nos sensores de trava do baú e abertura de porta e a realização de parar sem informar à central de monitoramento justifica a negativa, porquanto são fatos que contribuem para



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

ocorrência dos riscos protegidos pelo contrato, nos termos do art. 768 do CC” (e-STJ fl. 743).

43. Todavia, no particular, as exigências formuladas pela seguradora como condição para a cobertura securitária transferem de forma excessiva o risco para a segurada, pois resultam na exclusão da cobertura sempre que não houver o perfeito cumprimento das diversas e específicas regras quanto à tecnologia do rastreamento, desconsiderando totalmente as obrigações que foram cumpridas pela segurada recorrente.

44. Desse modo, como já mencionado, viola a boa-fé objetiva a negativa de cobertura fundada no descumprimento pontual de determinadas medidas pela segurada, em razão de mero mau funcionamento de alguns sensores e travas ou de simples parada em posto de combustíveis sem consulta à central de monitoramento, caracterizando, assim, exercício abusivo de direito por parte da seguradora.

45. Em relação à parada, é fundamental destacar que, segundo o acórdão recorrido, “às 15:41:38, o motorista da segurada efetuou parada em Posto de Combustíveis, localizado em Três Rios/RJ” (e-STJ fl. 742), não havendo a informação de que foi realizada em uma área de risco.

46. Pelo que consta no acórdão recorrido, foi apenas o roubo que ocorreu em “área considerada de risco (próxima à Comunidade da Pedreira/RJ)”, aproximadamente 3 horas depois (18h22min).

47. Nota-se, assim, que a parada realizada pelo motorista não foi em local ermo ou considerado como excepcional ou de risco, pelo contrário, foi em um posto de combustíveis, situação de comum ocorrência no transporte rodoviário.

48. Além disso, a única relação entre a parada e o roubo feita pelo



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

acórdão recorrido consiste na proximidade de horário, uma vez que a parada ocorreu aproximadamente 3 horas antes do roubo.

49. Desse modo, com a devida vênia, não há nem como se concluir que a parada foi necessariamente determinante para o roubo, tendo em vista que ocorreram em locais diferentes e em um intervalo de 3 horas, sem indícios que demonstrem uma relação direta entre esses dois eventos, a justificar suposto agravamento intencional de risco por parte da segurada.

50. Portanto, o presente recurso merece ser provido, para julgar procedentes os pedidos formulados na inicial, consistentes na “declaração da abusividade contida na negativa de cobertura emitida pela seguradora requerida” e na condenação da “seguradora Requerida ao pagamento da indenização securitária relativa ao Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa –Desvio de Carga (RCF-DC)” (e-STJ fl. 16).

4. DA DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL

51. Diante da análise do mérito pela alínea “a” do permissivo constitucional, fica prejudicado o exame da divergência jurisprudencial alegada.

5. DISPOSITIVO

Forte nessas razões, rogando as mais respeitosas vênias ao eminente Relator, CONHEÇO PARCIALMENTE do recurso especial e, nessa extensão, DOU-LHE PROVIMENTO para julgar procedentes os pedidos formulados na inicial (e-STJ fl. 16), a fim de (I) declarar a abusividade da negativa de cobertura emitida pela seguradora ré; e (II) condenar a ré ao pagamento da indenização securitária, em valor a ser apurado em sede de liquidação de sentença, observado o art. 509, § 2º, do CPC/2015, se aplicável.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Invertida a sucumbência, condeno a recorrida ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios de sucumbência, os quais fixo em 10% sobre o valor da condenação, com base no art. 85, § 2º, do CPC/2015.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

CERTIDÃO DE JULGAMENTO TERCEIRA TURMA

Número Registro: 2021/0211170-0 PROCESSO ELETRÔNICO REsp 2.063.143 / SC

Números Origem: 03127234020178240033 3127234020178240033

PAUTA: 08/08/2023

JULGADO: 12/09/2023

Relator

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. DURVAL TADEU GUIMARÃES

Secretária

Bela. MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : TRANSPORTADORA VENEZA LTDA
ADVOGADO : ROMY GUEMBAROVSKI - SC028357
RECORRIDO : SOMPO SEGUROS S.A.
ADVOGADOS : PEDRO TORELLY BASTOS - RS028708
CLAIRÊ CREMONESE - RS068626

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Obrigações - Espécies de Contratos - Seguro

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia TERCEIRA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Prosseguindo no julgamento, após o voto da Sra. Ministra Nancy Andrichi, inaugurando a divergência, dando parcial provimento ao recurso especial, pediu vista regimental o Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva. Aguardam os Srs. Ministros Marco Aurélio Bellizze, Moura Ribeiro e Humberto Martins.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2063143 - SC (2021/0211170-0)

RELATOR : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**
RECORRENTE : TRANSPORTADORA VENEZA LTDA
ADVOGADO : ROMY GUEMBAROVSKI - SC028357
RECORRIDO : SOMPO SEGUROS S.A.
ADVOGADOS : PEDRO TORELLY BASTOS - RS028708
CLAIRÊ CREMONESE - RS068626

RATIFICAÇÃO DE VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA:

Trata-se de recurso especial interposto por TRANSPORTADORA VENEZA LTDA., com fundamento no artigo 105, inciso III, alíneas "a" e "c", da Constituição Federal, contra o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina, que negou provimento à apelação da ora recorrente, mantendo a sentença de improcedência de ação de cobrança, a qual buscava obter o pagamento de indenização securitária advinda do Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), firmado com cláusula de adoção de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR).

Na sessão do dia 12/9/2023, após o voto-vista da ilustre Ministra Nancy Andrighi, inaugurando a divergência, dando parcial provimento ao recurso especial, **pedi vista regimental para melhor exame dos autos quanto à situação concreta.**

De início, impende asseverar que a relação firmada entre a transportadora e a seguradora no Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga **não está sujeita às normas da legislação consumerista (CDC)**, porquanto a avença é celebrada entre sociedades empresárias, e a empresa transportadora, em particular, utiliza tal seguro para o fomento de sua atividade econômica (AgInt no AREsp nº 1.096.881/SP, relator Ministro Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, DJe 20/3/2018; AgInt no REsp nº 1.819.498/PR, relator Ministro Paulo de Tarso Sanseverino, Terceira Turma, DJe 26/10/2022, e AgInt no AREsp nº 2.135.581/SC, relator Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, DJe 14/12/2022).

Ademais, assinala-se que **esta Corte Superior possui jurisprudência dominante no sentido de ser legítima a cláusula de gerenciamento de riscos nos contratos de seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas** (REsp nº 763.648/PR, relator para acórdão Ministro Castro Filho, Terceira Turma, DJ de 1º/10/2007; REsp nº 1.314.318/SP, Rel. Ministro Luis Felipe Salomão,

DJe 6/9/2016; AgInt no AREsp nº 1.076.414/SP, relator Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, DJe de 23/10/2020; AgInt no AREsp nº 1.842.590/RS, Rel. Ministro Marco Buzzi, DJe 8/10/2021; REsp nº 1.754.768/DF, relator Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, Terceira Turma, DJe de 31/3/2022, e EREsp nº 1.577.162/SP, relator Ministro Moura Ribeiro, Segunda Seção, DJe 4/10/2022, entre outros).

Com efeito, **na hipótese**, o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC) **foi contratado de modo facultativo, sendo também facultativa e pactuada a cláusula de gerenciamento de riscos pela transportadora.**

É dizer, a recorrente optou por contratar um seguro, **pagando um prêmio menor, ao ter se obrigado a reduzir o risco de ocorrência de sinistros com o uso do plano de gerenciamento de riscos. Poderia ter contratado uma apólice sem tal restrição, pagamento de um prêmio superior, mas preferiu se comprometer a utilizar o transporte monitorado.**

Vale ressaltar que o plano de gerenciamento de riscos auxilia na proteção da carga a ser transportada, reduzindo as chances de ocorrência de sinistros, como são os roubos. Todavia, o PGR não é capaz de eliminar completamente o risco, apenas o reduz, tanto que sinistros acontecem mesmo se a transportadora for diligente no transporte da mercadoria utilizando-se de todos os acessórios de monitoramento que contratou e que tornariam a viagem mais protegida.

É por isso que é permitida a contratação do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC) com previsão de adoção, pelo transportador, de plano de gerenciamento de riscos, **pois ainda há chances de ocorrência de sinistros.**

Nesse sentido, no modal de transporte rodoviário, **o legislador recentemente positivou a obrigatoriedade de contratação de tal espécie securitária, determinando expressamente a vinculação do seguro RC-DC, bem como do seguro RCTR-C, ao Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR), estabelecido de comum acordo entre o transportador e a seguradora.** Foi previsto também que o contratante do serviço de transporte poderá exigir obrigações ou medidas adicionais, relacionadas com operação e/ou a gerenciamento, arcando com todos os custos e despesas inerentes a elas. Além disso, possibilitou-se que o proprietário da mercadoria poderá, na contratação do frete, exigir do transportador a cópia da apólice de seguro com as condições, o prêmio e o gerenciamento de risco contratados.

A propósito, confira-se o **art. 13 da Lei nº 11.442/2007**, legislação a qual dispõe acerca do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, cuja constitucionalidade foi reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal na ADC nº 48/DF, **com a redação dada pela Lei nº 14.599/2023:**

"Art. 13. São de contratação obrigatória dos transportadores, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas, os seguros de:

I - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes de colisão, de abalroamento, de tombamento, de capotamento, de incêndio ou de explosão;

II - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), para cobertura de roubo, de furto simples ou qualificado, de apropriação indébita, de estelionato e de extorsão simples ou mediante sequestro sobrevindos à carga durante o transporte; e

III - Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Os seguros previstos nos incisos I e II do caput deste artigo deverão estar vinculados a Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR), estabelecido de comum acordo entre o transportador e sua seguradora, observado que o contratante do serviço de transporte poderá exigir obrigações ou medidas adicionais, relacionadas a operação e/ou a gerenciamento, arcando este com todos os custos e despesas inerentes a elas.

§ 2º Os seguros previstos nos incisos I, II e III do caput deste artigo não excluem nem impossibilitam a contratação facultativa pelo transportador de outras coberturas para quaisquer perdas ou danos causados à carga transportada não contempladas nos referidos seguros.

(...)

§ 8º O proprietário da mercadoria, contratante do frete, independentemente da contratação pelo transportador dos seguros que cobrem suas responsabilidades previstos nos incisos I e II do caput deste artigo, poderá, a seu critério, contratar o seguro facultativo de transporte nacional para cobertura das perdas e danos dos bens e mercadorias de sua propriedade.

§ 9º O proprietário da mercadoria poderá, na contratação do frete, exigir do transportador a cópia da apólice de seguro com as condições, o prêmio e o gerenciamento de risco contratados." (grifou-se)

Na espécie, extrai-se da dinâmica do sinistro que a seguradora conseguiu comprovar, por meio de perícia, inspeções e auditorias, que **estava ausente no veículo o sensor de desengate. Além disso, a sirene e o sensor de trava de baú e portas estavam com falhas, bem como o plano de rota não foi seguido corretamente pelo motorista, existindo uma parada sem prévio aviso à central de monitoramento.**

De fato, o sinistro se deu no dia 24/5/2015, às 18h22. Entretanto, às 15h41 do mesmo dia ocorreu uma parada do veículo, sem que houvesse aviso, **tampouco foi feita comunicação de reinício da viagem.**

Vale mencionar que, nesse mesmo horário, **foi identificada a abertura da porta da carga, o que ocasionou comandos, pela seguradora, de bloqueio do veículo e de acionamento da sirene, que não funcionaram, já que estavam com falhas, tendo havido, no lugar, a continuidade da viagem, mesmo após esses alertas da seguradora. Ainda assim, posteriormente, a seguradora enviou outro**

alerta informando que o veículo iria passar por uma "área de risco", o que também foi ignorado.

Com efeito, verifica-se que o plano de gerenciamento de riscos não foi cumprido pela transportadora, tendo sido impossibilitado o monitoramento e o rastreamento da carga por falhas imputadas ao próprio segurado, que provocaram o agravamento do risco pactuado.

Por pertinente, o **magistrado de primeira instância**, ao examinar todo o substrato fático-probatório produzido, incluída prova pericial, concluiu que houve o agravamento do risco, por não ter sido a transportadora diligente em cumprir o plano de gerenciamento de riscos ao qual se obrigou. **Asseverou também que, caso os dispositivos relacionados com a sirene e o bloqueio do veículo estivessem em pleno funcionamento, o sinistro não teria se sucedido, pois o motorista não teria como seguir viagem, de modo que haveria, efetivamente, nexos causal entre o descumprimento do PGR e a ocorrência do sinistro.**

Confira-se:

"(...)

Logo, uma vez que contratualmente prevista [o PGR], parte-se do princípio de que a autora tinha pleno conhecimento acerca dessa cláusula, limitando-se a análise do juízo em verificar, in casu, se o motivo da negativa ('ausência de sensor de desengate, sirene, sensor de trava de baú e portas estavam com falha, ademais não houve plano correto de rota, com parada sem avisar a central de monitoramento') está correto, ou seja, se realmente está demonstrada nos autos a ocorrência dessas falhas quando do transporte da carga pela autora.

Sobre o fatídico dia, importante que se mencione sobre uma parada efetivamente realizada pelo preposto da autora horas antes do roubo da carga, mais precisamente por volta das 15h40, parada essa que não foi informada à central de monitoramento. Além disso, colhe-se dos autos que o preposto da autora deixou de indicar o reinício da viagem após essa parada e que no mesmo horário foi gerado um alerta de abertura de porta e que no mesmo momento foram gerados os comandos automáticos de bloqueio e sirene e que, mesmo assim, o motorista seguiu viagem, o que em tese não conseguiria, caso os sensores estivessem em pleno funcionamento, uma vez que dependeriam de desbloqueio pela central de controle e tal pedido não foi solicitado, conforme apurou a perícia unilateral trazida pela ré (fl. 377). O sinistro veio a ocorrer horas depois.

Em que pese a ré alegue que essa parada feita pelo motorista sem autorização e comunicação não tem nexos causal com o sinistro ocorrido, entende-se ao contrário, pois é através dela que se restou demonstrado nos autos que os sensores do veículo não estavam funcionando ou estavam com a capacidade de funcionamento reduzida.

(...)

Com relação aos vícios de vistoria alegados pela autora, a autora não provou o que alegou, ou seja, de que o laudo não foi feito por técnico capacitado ou que a vistoria não foi feita, até porque toda a perícia foi feita com base nas informações prestadas pela central de monitoramento do veículo, ou seja, prova meramente documental, a que a autora deveria ter acesso, pois comum às

partes.

Além disso, o laudo da empresa gerenciadora de risco de fls. 261-268 em nada contradiz os fatos apurados pela perícia trazida pela ré.

Destarte, entende-se que houve, sim, descumprimento contratual na medida em que descumprida a cláusula n. 3 que trata do gerenciamento de risco, notadamente em razão da falha dos sensores e sirene conforme atestado em perícia, prova essa que a autora não derruiu, apenas não concordou.

(...)

Com efeito, a inobservância da transportadora autora ao estabelecido nas cláusulas contratuais traduz-se em infringência contratual, legitimando a negativa por parte da seguradora.

O risco foi pré-determinado considerando-se a necessidade de atentar-se às tecnologias de rastreamento e seu pleno funcionamento e, na ausência destas, perde a autora o direito à cobertura securitária.

As condições contratuais não deixam dúvida de que, em caso de roubo da carga transportada, a indenização somente ocorreria caso fossem observadas as condições contratuais expressamente previstas, o que não ocorreu no caso.

Ao deixar de adotar as medidas relativas ao gerenciamento de risco, a autora agravou o risco contratado perdendo o direito, por conseguinte, de receber qualquer valor a título de indenização securitária, sendo, portanto, lícita a negativa ao pagamento do prêmio por parte da seguradora ré, de modo a justificar a negativa de pagamento" (fls. 619/623 - grifou-se).

De igual modo, a **Corte estadual**, apreciando profundamente os fatos e as provas da causa, **asseverou a inobservância, pela transportadora, tanto da rota prescrita quanto dos alertas do sistema de monitoramento, destacando também a falha das sirenes e dos sensores de trava do baú e de abertura da porta, que constituíram causas determinantes ao agravamento do risco. Acentuou que o não cumprimento do plano de gerenciamento de riscos culminou na ocorrência do sinistro.**

A propósito:

"(...)

Quanto ao segundo requisito – rastreamento/monitoramento de carga por empresa especializada –, denota-se que a seguradora/autora contratou terceira denominada Noxx (fls. 261-268) e instalou sistema de rastreamento por GPS Sascar (fls. 73-251).

A violação do gerenciamento de risco – defendido pela seguradora – se consubstanciou no descumprimento deliberado das regras de administração da tecnologia de rastreamento, cujo teor me reporto abaixo (fl. 31):

(...)

Em outros termos, a negativa apontou a falta de plano de rota aliada à inobservância de uma série de alertas do sistema de monitoramento como causa determinante ao agravamento do risco e, conseqüente, ocorrência de roubo com majorantes (à mão armada e por concurso de pessoas).

A negativa se sustenta apenas na reconhecida e deliberada violação às cláusula de gerenciamento de risco, pois ao infringir as

necessárias cautelas de segurança impediu que o fatídico evento pudesse ser evitado.

No concernente à inobservância de série de alertas emitidos pelo sistema de monitoramento, tem-se que, analisando o relatório de posições (extrato de GPS) do caminhão (fls. 106-110), na data do infortúnio (roubo), em 24-05-2017, às 15:41:38, o motorista efetuou parada em Posto de Combustíveis, localizado em Três Rios/RJ, oportunidade na qual desceu do veículo para realização de atividade desconhecida e desinformada à empresa terceira de gerenciamento de risco.

O caminhoneiro, ao realizar a conduta acima descrita, acabou por gerar o acionamento do alarme denominado 'Sirene', que passou a emitir notificação em conjunto com o alarme denominado 'Trava Ba Traseira' (fl. 109), que já estava acionado desde às 10:28 do mesmo dia 24-05-2017 (fl. 117).

Após isso, às 18:22, em área considerada de risco (próxima à Comunidade da Pedreira/RJ), ocorreu o roubo, com acesso do criminoso ao cockpit do caminhão, cuja ocorrência justificou o tardio acionamento do 'botão de pânico' (fl. 105).

Salta aos olhos o fato de o caminhoneiro realizar parada poucas horas antes do roubo (3 horas), sem qualquer comunicação à central de monitoramento, deixando, ademais, de indicar o reinício após a parada, porque o motorista é escolhido mediante criteriosa escolha, cujo manejo dos sistemas se fazem necessários para guiar o caminhão em que a carga está segurada.

Assim, vislumbra-se negligência por parte do caminhoneiro em relação à operação do sistema de GPS (realizar parada sem informar e não se atentar aos sinais de alerta emitidos pelo sistema), havendo como emprestar a esse fato o agravamento do risco adequado a contribuir para ocorrência do roubo.

A inobservância das medidas de gerenciamento de risco (monitoramento do sistema) influem concretamente na afiguração do risco, o que restou demonstrado no caso concreto ante a total e completa desídia empregada pelo preposto da autora quando do transporte.

É que as seguintes falhas apresentadas no sistema de segurança aliado ao seu uso errado pelo caminhoneiro, impediram que a seguradora fiscalizasse e adotasse outras medidas mitigadoras aos riscos do contrato.

Como a transferência dos riscos ao segurado é inerente ao instituto contratual do 'gerenciamento de risco' o seu descumprimento acarreta a perda do seguro.

Pensar de outra forma, é descaracterizar completamente as necessárias medidas de segurança previamente ajustadas quando da celebração do seguro. Se conclui que há relação específica de causa/contribuição da segurada e o roubo (infortúnio), cujo resultado não ocorreria se não houvesse o agravamento do risco perpetrado.

Por isso, o fato de o veículo não possuir sensor de desengate, possuir problemas nos sensores de trava do baú e abertura de porta e a realização de parar sem informar à central de monitoramento justifica a negativa, porquanto são fatos que contribuem para ocorrência dos riscos protegidos pelo contrato, nos termos do art. 768 do CC.

(...)

Ante a ampla violação ao gerenciamento de risco e dos alertas de irregularidades no sistema de segurança do caminhão, a negativa da seguradora se revela como medida justa" (fls. 740/743 - grifou-se)

Nesse cenário, impende asseverar que o contrato de seguro é baseado no risco, na mutualidade e na boa-fé, que constituem seus elementos essenciais. O risco relaciona-se com os fatos e as situações da vida real que causam probabilidade de dano e com as características pessoais de cada um. A mutualidade, por sua vez, é oriunda da solidariedade econômica entre os segurados, em que é formada uma poupança coletiva ou um fundo, apto a cobrir os prejuízos que possam advir dos sinistros. É a distribuição dos custos do risco comum (socialização das perdas). Ademais, a contribuição de cada um será proporcional à gravidade do risco a que está sujeito, obtida por meio de dados estatísticos e cálculos atuariais. Por último, a boa-fé é a veracidade, a lealdade, de ambas as partes, que devem agir reciprocamente isentas de dolo ou engano. E, no seguro, a boa-fé assume maior relevo, pois tanto o risco quanto o mutualismo são dependentes das informações prestadas e das condutas das próprias partes contratantes.

Logo, verifica-se que a seguradora, utilizando-se das informações prestadas pelo segurado, chega a um valor de prêmio conforme o risco garantido, de modo que qualquer risco não previsto no contrato desequilibra o seguro economicamente, dado que não foi incluído no cálculo atuarial nem na mutualidade contratual (base econômica do seguro).

Assim, contratar uma apólice com risco reduzido - com cláusula de gerenciamento de riscos - e pagar um prêmio correspondente também reduzido, mas não observar a restrição, por não haver diligência na implementação do PGR, provoca deliberado agravamento do risco, inviabilizando o próprio seguro justamente porque altera a relação de proporcionalidade que deve existir entre o risco e a mutualidade, a romper, assim, o equilíbrio econômico da avença, em prejuízo dos demais segurados (que foram diligentes em pagar o prêmio apropriado e em cumprir o risco que contrataram).

Enfim, não havendo o cumprimento das cláusulas de rastreamento e de monitoramento do transporte da carga, o que caracteriza o descumprimento contratual e o agravamento do risco por parte da segurada (art. 768 do CC), deve ser mantido o entendimento das instâncias ordinárias, que negaram a pretensão de cobrança da indenização securitária.

Ante o exposto, ratifico meu voto, no sentido de negar provimento ao recurso especial, com a devida venia da divergência inaugurada pela ilustre Ministra Nancy Andrichi.

É o voto.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2063143 - SC (2021/0211170-0)

RELATOR : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**
RECORRENTE : TRANSPORTADORA VENEZA LTDA
ADVOGADO : ROMY GUEMBAROVSKI - SC028357
RECORRIDO : SOMPO SEGUROS S.A.
ADVOGADOS : PEDRO TORELLY BASTOS - RS028708
CLAIRÊ CREMONESE - RS068626

VOTO-VOGAL

O EXMO. SR. MINISTRO HUMBERTO MARTINS:

Cuida-se de recurso especial interposto por TRANSPORTADORA VENEZA LTDA., com fundamento no art. 105, inciso III, "a" e "c", da Constituição Federal, contra acórdão proferido pelo TJSC no curso da ação de indenização securitária que lhe moveu SOMPO SEGUROS S.A.

Segundo se extrai dos autos, a recorrente pretende ser indenizada pelo roubo de carga da sua propriedade, praticado por terceiro, com emprego de arma de fogo.

O Tribunal *a quo* referendou a sentença de improcedência dos pedidos autorais, asseverando que "a inobservância deliberada das medidas de gerenciamento de risco (rastreamento do sistema) influi na configuração do risco (roubo), pelo que não é devida a indenização securitária perseguida".

No recurso especial, alega-se que a conduta da segurada não agravou intencionalmente o risco, uma vez que não foi a causa determinante do sinistro, ocorrido por roubo praticado por terceiros, com emprego de arma de fogo, fato desconexo, externo e inevitável.

Inicialmente, o eminente Relator, Ministro Villas Bôas Cueva, apresentou seu voto negando provimento ao recurso especial.

Após a Ministra Nancy Andrighi inaugurar a divergência, dando parcial provimento ao recurso especial, o Relator pediu vista regimental e ratificou seu voto no sentido de negar provimento ao recurso especial.

É, no essencial, o relatório.

Discute-se 1) a licitude de cláusula contratual do Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), prevendo a adoção, pelo segurado, de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR); e se 2) a seguradora pode negar a indenização securitária ao transportador rodoviário em caso de roubo da carga transportada quando não observadas as medidas contratadas de gerenciamento do risco.

O Relator, Ministro Villas Bôas Cueva, negou provimento ao recurso especial, entendendo ser legítima a cláusula contratual de gerenciamento de riscos nos contratos de seguro e, no caso concreto, manteve o acórdão recorrido que reconheceu a existência de falhas e descuidos quando do transporte da carga pela ora recorrente, não tendo sido observadas as diretrizes do gerenciamento de risco.

Concluiu, assim, que "a empresa transportadora descumpriu deliberadamente o contrato, deixando de adotar as cautelas concernentes ao gerenciamento do risco avençado, o que acabou por agravar intencionalmente o risco securitário", afastando o dever de indenizar.

Segundo asseverou Sua Excelência, "viola a boa-fé objetiva a negativa de cobertura fundada no descumprimento pontual de determinadas medidas pelo segurado, em razão de mero mau funcionamento de alguns sensores e travas ou de simples parada em posto de combustíveis sem consulta à central de monitoramento, caracterizando, assim, exercício abusivo de direito por parte da seguradora".

Pedindo as mais respeitosas vênias à eminente Ministra Nancy Andrighi, acompanho, no presente caso, o entendimento do Ministro Relator.

Nos termos da jurisprudência dominante desta Corte, a cláusula de gerenciamento de riscos, em si, é legal e compatível com os contratos de seguro (AgInt no AREsp n. 1.828.290/SC, relator Ministro Marco Buzzi, Quarta Turma, julgado em 22/11/2021, DJe de 24/11/2021.)

No mesmo sentido: AgInt no AREsp n. 1.076.414/SP, Rel. Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, DJe de 23/10/2020 e REsp n. 1.314.318/SP, Rel. Ministro Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, julgado em 28/6/2016, DJe de 6/9/2016.

No caso dos autos, as instâncias ordinárias expressamente consignaram que a ora recorrente não observou as medidas contratadas de gerenciamento do risco: ausência de sensor de desengate, falhas na sirene e no sensor de trava de baú e portas, descumprimento do plano de rota, com parada sem aviso prévio à central de monitoramento e de reinício da viagem.

Ainda, foi constatado o nexo causal entre a parada indevida e as falhas na

tecnologia instalada no caminhão e a ocorrência do roubo, pois, segundo consignado na sentença, no mesmo horário em que houve o reinício da viagem, foi gerado um alerta de abertura de porta, com comandos automáticos de bloqueio e sirene, mas, mesmo assim, o motorista seguiu viagem. Caso tais dispositivos estivessem em pleno funcionamento, o motorista só conseguiria seguir viagem após desbloqueio pela central de controle, e tal pedido não foi solicitado, conforme apurado em perícia trazida pela própria autora.

A propósito, extrai-se, também, do acórdão recorrido, o seguinte:

No concernente à inobservância de série de alertas emitidos pelo sistema de monitoramento, tem-se que, analisando o relatório de posições (extrato de GPS) do caminhão (fls. 106-110), na data do infortúnio (roubo), em 24-05-2017, às 15:41:38, o motorista efetuou parada em Posto de Combustíveis, localizado em Três Rios/RJ, oportunidade na qual desceu do veículo para realização de atividade desconhecida e desinformada à empresa terceira de gerenciamento de risco.

O caminhoneiro, ao realizar a conduta acima descrita, acabou por gerar o acionamento do alarme denominado 'Sirene', que passou a emitir notificação em conjunto com o alarme denominado 'Trava Ba Traseira' (fl. 109), que já estava acionado desde às 10:28 do mesmo dia 24-05-2017 (fl. 117).

Após isso, às 18:22, em área considerada de risco (próxima à Comunidade da Pedreira/RJ), ocorreu o roubo, com acesso do criminoso ao cockpit do caminhão, cuja ocorrência justificou o tardio acionamento do 'botão de pânico' (fl. 105).

Salta aos olhos o fato de o caminhoneiro realizar parada poucas horas antes do roubo (3 horas), sem qualquer comunicação à central de monitoramento, deixando, ademais, de indicar o reinício após a parada, porque o motorista é escolhido mediante criteriosa escolha, cujo manejo dos sistemas se fazem necessários para guiar o caminhão em que a carga está segurada.

Assim, vislumbra-se negligência por parte do caminhoneiro em relação à operação do sistema de GPS (realizar parada sem informar e não se atentar aos sinais de alerta emitidos pelo sistema), havendo como emprestar a esse fato o agravamento do risco adequado a contribuir para ocorrência do roubo.

A inobservância das medidas de gerenciamento de risco (monitoramento do sistema) influem concretamente na afiguração do risco, o que restou demonstrado no caso concreto ante a total e completa desídia empregada pelo preposto da autora quando do transporte.

É que as sequentes falhas apresentadas no sistema de segurança aliado ao seu uso errado pelo caminhoneiro, impediram que a seguradora fiscalizasse e adotasse outras medidas mitigadoras aos riscos do contrato.

Logo, houve agravamento do risco apto a afastar a cobertura contratual.

Ademais, desconstituir as conclusões a que chegou o Tribunal de origem requer, necessariamente, o reexame de fatos e provas, o que é vedado ao STJ, em recurso especial, por esbarrar no óbice das Súmulas n. 5 e 7 do STJ.

Finalmente, está-se diante de contrato de seguro facultativo, não sujeito ao CDC, firmado por transportadora para o fomento de sua própria atividade econômica, não se podendo tê-la por tecnicamente vulnerável.

Assim, deve prevalecer a autonomia negocial dos contratantes de disporem livremente sobre seus interesses, determinando os respectivos efeitos do negócio jurídico celebrado.

Ante o exposto, peço vênia à divergência para, acompanhando o voto do Ministro Relator, negar provimento ao recurso especial.

É como penso. É como voto.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

CERTIDÃO DE JULGAMENTO TERCEIRA TURMA

Número Registro: 2021/0211170-0 PROCESSO ELETRÔNICO REsp 2.063.143 / SC

Números Origem: 03127234020178240033 3127234020178240033

PAUTA: 08/08/2023

JULGADO: 03/10/2023

Relator

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. EDUARDO KURTZ LORENZONI

Secretária

Bela. MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : TRANSPORTADORA VENEZA LTDA
ADVOGADO : ROMY GUEMBAROVSKI - SC028357
RECORRIDO : SOMPO SEGUROS S.A.
ADVOGADOS : PEDRO TORELLY BASTOS - RS028708
CLAIRÊ CREMONESE - RS068626

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Obrigações - Espécies de Contratos - Seguro

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia TERCEIRA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Prosseguindo no julgamento, após a ratificação do voto do Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva e o voto divergente da Sra. Ministra Nancy Andrichi, a Terceira Turma, por maioria, negou provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. Votaram vencidos os Srs. Ministros Marco Aurélio Bellizze e Nancy Andrichi. Os Srs. Ministros Moura Ribeiro e Humberto Martins votaram com o Sr. Ministro Relator.