

# Gerenciamento de risco no transporte de carga no Brasil: análise dos critérios utilizados por seguradoras

**Eduardo Cadalso**

Orientador: Dr. Paulo Sergio de Arruda Ignácio  
Universidade Estadual de Campinas  
Laboratório Aprendizagem em Logística e Transporte

## Resumo

Este trabalho tem como objetivo avaliar as diferentes características e critérios utilizados por seguradoras no transporte de cargas no Brasil, estudando as dificuldades que as transportadoras de carga no Brasil encontram quando o assunto é a contratação de seguro. A partir de um levantamento bibliográfico e uma análise feita em uma transportadora pode-se constatar um contexto em que se está exigindo toda uma revisão dos procedimentos de gerenciamento de risco, tanto por parte das empresas transportadas, quanto dos embarcadores. O gerenciamento de risco é um dos principais procedimentos utilizados para tratar o risco em questão. Em vista desse elevado risco que a atividade passa, ocorre um aumento nos custos do seguro e uma maior exigência por parte das seguradoras, de cuidados na realização da atividade de transporte, dificultando muito a contratação desse serviço.

## Abstract

With this review we are evaluating the different characteristics and criteria used by insurance companies in road cargo transportation in Brazil. We are analyzing the difficulties that cargo carriers company in Brazil encounter when they need to hire insurance to their customer goods. From a bibliographical survey and analyzing one specific carrier, we can check that it's necessary to do a complete review into all management risk procedures including insurance companies, carriers and shippers. Cargo insurance is one of the main procedure to detect and qualify all the risks during transportation process. During the transportation process we have a lot of risks so it's common to check all the costs with insurance increase and a concern by the insurers, with more care by the hauliers during this proces, making it very difficult to hire this service.

## 1. Introdução

A cada ano aumenta-se o número de roubo de cargas no território brasileiro, impactando não somente na perda de veículos e produtos, mas também no aumento do custo no transporte devido a gastos com seguros. Consequentemente gera-se um grande risco as empresas, ao estado e também ao consumidor por ter que arcar com as consequências indiretas do crime. (SILVA,2009)

O número de ocorrências de roubo de carga no Brasil cresceu 10% em 2015, em comparação com 2014 que foram de 19.250 registros, 17.500 ocorreram ano anterior. O número de casos e o prejuízo contabilizado pelos transportadores foram recordes. O dano somente com as mercadorias perdidas, somam R\$ 1,12 bilhão. (CNT 2016)

A região sudeste do país concentra o maior número de casos com um prejuízo estimado em R\$ 775 milhões. Com 44,1% o estado de São Paulo lidera a lista de ocorrências e em seguida com 37,5% o estado do Rio de Janeiro. Os roubos são mais frequentes as cargas de produtos alimentícios, cigarros, eletroeletrônicos, farmacêuticos, químicos, têxteis e confecções, autopeças, combustíveis e bebidas. (CNT 2016)

## **1.1 Problema da pesquisa**

Sabe-se que todo e qualquer seguro, não importando seu ramo, seja ele elementar, saúde ou vida, visa a transferência de riscos futuros e incertos a sociedades seguradoras, legalmente constituídas para que ocorrendo um sinistro, venha a ressarcir os seus segurados minimizando seus prejuízos. (SUSEP,2017)

Vale salientar que a atividade comercial de transportar comporta riscos, muitos deles vultuosos, dado a natureza de carga transportada. Ainda mais quando este transporte se dá por vias terrestres cuja condição do tempo, estado e segurança das estradas bem como acuidade e falta de perícia do motorista são fatores indispensáveis para o sucesso e consecução do denominado contrato de transporte. (SILVA,2009)

Observou-se que não há dúvidas de que o transportador rodoviário possui responsabilidades pelo contrato de transporte, devendo ele responder, objetivamente, nos moldes do art.14 do Código de Defesa do Consumidor, pelas perdas e danos porventura verificados à carga transportada e sua responsabilidade se inicia no recebimento da carga a ser transportada e cessa ao ser entregue no seu destino final, nos moldes contratados. (GAMEIRO,2002)

## **1.2 Objetivo**

O objetivo deste trabalho é avaliar as diferentes características e critérios utilizados por seguradores no transporte de cargas no Brasil.

## **1.3 Justificativa**

Tendo em vista a necessidade de garantir o sucesso do transporte, uma vez que o transportador não pode experimentar prejuízos decorrentes do dever de indenizar o proprietário da carga transportada, sendo estes verificados, surge a necessidade do seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga, com o intuito essencial de garantir o pagamento destas indenizações ao proprietário da carga, em virtude de quaisquer danos durante o transporte.

## **2. Revisão de Literatura**

### **2.1 Gestão de Transporte**

O desenvolvimento dos meios de transporte, especialmente de cargas, foi impulsionado pelos avanços científicos e tecnológicos que estimularam a expansão da agricultura. Além disso, o crescimento dos negócios decorrentes do aumento populacional, principalmente

nos conglomerados urbanos, também contribuiu para busca de formas eficientes de transporte de cargas. (RODRIGUES, 2007, p. 15)

A invenção da roda foi fundamental para a criação de diferentes tipos de transporte terrestres, inicialmente utilizando animais e, depois, impulsionou o surgimento dos veículos motorizados. A evolução do transporte de mercadorias acompanha as necessidades de suprimento e também econômicas da sociedade, como a utilização de mercadorias como moedas de troca. (FIGUEIRA, 2016)

Ao longo do tempo, em decorrência de maiores dificuldades na negociação das trocas, inúmeros materiais então disponíveis foram utilizados como referencial de valor (dinheiro), gerando crescentes demandas por transporte e impondo ao Homem que aprendesse a construir e aperfeiçoar veículos de diferentes velocidades e capacidades de carga. (RODRIGUES, 2007, p. 15)

Assim, outros meios eram utilizados, como o transporte marítimo, a partir de jangadas, barcos e outras embarcações ainda bastante simples. Porém, com a invenção da máquina a vapor, começam a construir navios, que apresentam custos mais atraentes para os comerciantes e compradores. (RODRIGUES, 2007, p. 15)

Após isso, outro importante passo é iniciado no desenvolvimento dos meios de transporte de carga, com a invenção das aeronaves. No início do século XX, após a consolidação de máquinas voadoras mais pesadas que o ar, o Homem passou a transportar mercadorias também via aérea, sempre que a imperiosidade de rapidez no transporte privilegiava a relação custo x benefício, em especial no caso de mercadorias facilmente perecíveis. (RODRIGUES, 2007, p. 16)

Atualmente, o transporte tornou-se fundamental para a sociedade, permitindo o fluxo de pessoas e mercadorias em tempo cada vez menor, favorecendo o crescimento econômico até mesmo das regiões mais afastadas, que passaram a oferecer e comprar produtos e serviços de qualquer parte do globo terrestre. (RODRIGUES, 2007, p. 16)

Mediante à importância crescente dos transportes de carga na sociedade atual, principalmente com a expansão dos negócios por meio da internet, concentra-se na esfera logística um papel ainda mais relevante, ao entregar os produtos comercializados no menor tempo possível, ao menor custo e sem riscos. (FIGUEIRA, 2016)

A atividade de transporte é instrumento essencial para o funcionamento de qualquer economia, desde as economias dos tempos primitivos até a complexidade do mundo moderno, onde se evidencia, cada dia mais, a tendência de formação de um mercado único com uma economia globalizada. (RODRIGUES, 2007, p.16)

A expansão dos mercados exige meios mais rápidos e seguros para o transporte, requerendo a criação de novos métodos que assegurem essa eficácia. O processo de globalização favoreceu a interligação dos negócios de diferentes continentes, quebrando barreiras que impulsionaram a evolução dos transportes, bem como a expansão econômica das nações, pois passaram a vender produtos exclusivos de cada região para todo o mundo. (FIGUEIRA, 2016)

## 2.2 Gerenciamento de risco

O Gerenciamento de Risco (GRIS) é definido pelo *Research and Special Programs Administration – RSPA* como sendo a aplicação sistemática de políticas práticas e recursos na avaliação e no controle de riscos que afetam a segurança, a saúde humana e o meio ambiente. (TAYLOR, 1994)

O que se busca com o Gerenciamento de Risco é uma redução sustentável ao risco, não sua eliminação. A meta é demonstrar um equilíbrio entre o benefício das ações em respostas aos riscos, e o custo de redução dos mesmos.

Segundo Taylor (1994) o processo é composto por 8 etapas e é definido como Análise de Risco. São elas:

- ✓ Descrição dos limites do sistema e objetivos da análise;
- ✓ Identificação de perigos;
- ✓ Quantificação da probabilidade ou frequência dos acidentes;
- ✓ Quantificação das consequências dos acidentes (ex.: danos, ferimentos e fatalidades);
- ✓ Assimilação das informações decorrentes da avaliação de riscos;
- ✓ Avaliação de quando os riscos são aceitáveis ou toleráveis;
- ✓ Revisão ou melhoras dos projetos de fábrica e operações;
- ✓ Acompanhamento, para assegurar que as suposições feitas permanecem validas.

O gerenciamento de risco é também definido como área de atuação que busca administrar as possibilidades de falha, buscando evitar que essas aconteçam. E caso aconteçam, que não se propaguem. E ainda caso as possibilidades de falha sejam de difícil controle, decidir entre reter ou transferir. (HEINRICH,2004)

Outra forma de compreender o gerenciamento de riscos é por meio dos seus objetivos que visam fornecer orientações para as organizações:

- ✓ Gerenciamento do processo de tomadas de decisão com confiabilidade;
- ✓ Identificação de ameaças, oportunidades, pontos fortes e fracos;
- ✓ Aproveitar incertezas e variabilidade;
- ✓ Implementar uma gestão proativa e não reativa;
- ✓ Tornar a alocação de recursos mais eficaz;
- ✓ Reduzir perdas e custos com prêmios, indenizações, etc.;
- ✓ Atender as exigências legais;
- ✓ Atuar na melhoria da qualidade de vida de seus colaboradores por meio da redução de acidentes; (HEINRICH,2004)

Para o autor o que se leva em consideração são os parâmetros de consequência e probabilidade, deste modo, serão considerados particularmente os riscos que possam comprometer a carga, o veículo e o motorista. (TAYLOR, 1994).

O programa de gestão de risco em transporte engloba todo o processo de monitoramento tanto do veículo quanto da carga transportada, os procedimentos e cuidados na contratação e treinamento de motoristas. Ele não somente visa a redução do roubo, mas também tem como objetivo melhorar diversos aspectos relacionados à segurança, como a prevenção de acidentes (colisão de veículo, tombamento, deslizamento de carga, avarias

no produto durante o transporte e danos ao meio ambiente, no caso de produtos perigosos). (SILVA, 2009).

A gestão de risco além de permitir a redução de acidentes e perdas de produtos, ela traz outros benefícios, como a gestão de frotas e a gestão de fretes. Tais serviços, embora sejam mais direcionados para empresas que possuem um maior número de veículos transportadores e também diversidade de rota, também poder ser úteis aos postos revendedores que utilizam caminhão próprio para o transporte de combustíveis. (FIGUEIRA, 2016)

### **2.3 Risco no Transporte no Brasil**

O crescente fenômeno da violência no Brasil torna a vida cotidiana mais assustadora e cara. A sensação de insegurança que a sociedade brasileira é obrigada a enfrentar reflete suas mazelas no que os economistas chamam de "Custo Brasil", prejudicando o desenvolvimento social e econômico do país. (RIBEIRO, AF 2009)

O roubo de carga no Brasil mostra que estão sendo praticados por quadrilhas extremamente bem preparadas, que dominam, inclusive, tecnologias necessárias ao bloqueio de sistemas de monitoramento, interceptando sinais de satélites, bloqueando sinais de controle e fazendo desaparecer cargas em plena luz do dia e nas mais movimentadas rodovias. (MAGALHÃES, 2004 p.8)

A lógica do crime ensina que as mercadorias objetos alvo das organizações criminosas já possuem destino certo e receptores predefinidos. Quanto mais rápido a distribuição das mercadorias roubadas para os receptores e desses para os consumidores finais (normalmente terceiros de boa-fé), mas eficiente e segura será a operação criminosas. (MAGALHÃES, 2004 p.8)

De acordo com o presidente do Setcepar, Gilberto Cantú, roubos de cargas não afetam apenas uma região específica, mas toda a cadeia produtiva, já que os custos com gerenciamento de risco e escoltas são repassados ao consumidor final. "O comerciante corre o risco de planejar suas vendas e não ver sua mercadoria chegar, além de perder clientes para o comércio ilegal, já que as cargas são revendidas por um preço abaixo do mercado no comércio paralelo. Isso afeta a economia do país todo", finaliza. (NTC&LOGISTICA, 2009 pág. )

Alguns dados são preocupantes entre os anos de 2009 a 2014, houve um aumento no roubo de cargas no Brasil de 42%, calcula-se um prejuízo aproximado de R\$ 2 bilhões. Os estados com mais ocorrências são Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Minas Gerais; (NTC&LOGISTICA, 2009)

Os dados de ocorrências também indicam a preferência pelo roubo de mercadorias com elevado valor agregado e de fácil distribuição no mercado, tais como: cigarros, medicamentos, aparelhos eletrônicos, têxteis e confecções, produtos farmacêuticos, etc., ou seja, as denominadas "cargas secas". (GAMEIRO,2002)

## 2.4 Tipos de Seguros no Transporte Rodoviários

Em relação aos seguros de carga disponíveis no mercado brasileiro, menciona-se três: o denominado "RR" (Riscos Rodoviários), que é um seguro com ampla cobertura e obrigatório aos embarcadores (proprietários das mercadorias); o RCTR-C, seguro de responsabilidade civil obrigatório para transportadores que assegura-os em casos de perdas ocorridas na carga que estava sob sua responsabilidade; e o RCF-DC, também um seguro de responsabilidade de transportadores (porém facultativo), específico para cobrir o roubo de cargas. A Tabela 1 apresenta mais informações sobre esses seguros. (FUNENSEG,1994)

**Tabela 1: Características gerais dos seguros de carga para o Transporte Rodoviário**

Seguro de Carga	A quem se destina	Cobertura
Riscos Rodoviários (RR) (cobertura básica do Seguro de Transporte Nacional Terrestre)	Obrigatório para embarcadores. Pode ser utilizado por transportadores	É um seguro all risks <sup>1</sup> . De uma maneira geral, não cobre apenas o vício próprio da mercadoria, a imperícia, imprudência ou negligência de transportadores e embarcadores. Cobre o roubo de cargas quando constatada a "força maior".
Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C)	Obrigatório e exclusivo para transportadores	Garante aos transportadores faltas e avarias sofridas pelos bens que lhes são entregues para o transporte e pelos quais sejam responsáveis em consequência, basicamente de imperícia, imprudência ou negligencia.
Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC)	Facultativo e exclusivo para transportadores	Garante aos transportadores as perdas ou danos decorridos do desaparecimento da carga concomitantemente com o veículo transportador, em consequência de furto simples ou qualificado; roubo; extorsão simples ou mediante sequestro; e apropriação indébita.

<sup>1</sup> Espécie de seguro que cobre uma grande variedade de riscos.

Fonte: adaptado de Funenseg (1994) e Manual Transportes (1994).

## **2.4.1 Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - RCTRC.**

O contrato de seguro de carga geralmente não é um contrato comum, ou seja, a própria natureza da atividade de transporte exige a manutenção de um contrato aberto, em que os fretes são averbados a cada viagem pois o transportador não realiza apenas um transporte de carga num determinado período. Sua atividade é constante e sua capacidade de transporte é imprevisível. Desta forma, nas apólices abertas, o segurado poderá informar, constantemente, ao segurador, as mercadorias que serão transportadas, com o objetivo de obter cobertura daquele risco. Vale salientar que a periodicidade das informações a serem fornecidas à sociedade seguradora depende do quanto estabelecido em contrato, podendo ser estas diárias, semanais, quinzenais ou até mensais. A averbação, como antes explicada, consiste numa informação ao segurador acerca da inclusão de bens na cobertura segurada, além disso, os prêmios cobrados variam significativamente conforme algumas variáveis, tais como o tipo de carga e as regiões de origem e destino do frete.

A apólice aberta difere da fechada ou avulsa na medida em que naquela não há determinação específica da importância segurada, e sim, um limite de responsabilidade, sendo este um teto máximo de cobertura. Esta se dará mediante as averbações. Já as apólices simples são aquelas cujo valor do risco é determinado, declarado. Tem-se a apólice de um único e específico embarque como exemplo de apólice avulsa. (MARTINS, 2002)

Sendo assim, podem existir contratos complexos, que acabam por exigir uma atenção constante e minuciosa por parte das empresas, situação essa em que deveria haver um indivíduo, ou um grupo deles, exclusivamente alocados para a execução dessa tarefa. (MARTINS, 2002)

No entanto, a especialização na administração de uma carteira de seguro de carga pode não ser viável em determinados casos, como por exemplo, nas empresas de pequeno porte. Nesses casos, a tarefa pode ser executada por funcionários que também desempenham outras funções dentro da empresa, como por exemplo, os contadores. Ou então – e isso é bastante comum – os próprios proprietários assumem essa função. (MARTINS, 2002)

### **2.4.1.1 Importância Segurada - IS.**

Toda mercadoria possui suas características, o que vale dizer, cada mercadoria tem o seu valor correspondente em moeda. Assim, a importância segurada corresponde a soma dos valores transportados pelo transportador, declarados sempre à sociedade seguradora por cada embarque efetuado. (MARTINS, 2002)

Contudo, faz parte das condições gerais do seguro um limite de responsabilidade – LR, cujo próprio nome já diz, consiste numa limitação de responsabilidade do segurador no pagamento de eventuais indenizações, posto que, num eventual sinistro, além dos bens cobertos pela seguradora, poderão ser prejudicados bens de terceiros transportados num mesmo veículo ou no depósito do transportador. Esta LR é sempre fixa, independentemente da importância segurada. Assim, caso haja um sinistro e o

transportador transportava o equivalente a R\$ 100.000,00 em mercadorias e a LR estava fixada em R\$ 50.000,00, só por este último montante responderá a seguradora, arcando o transportador com os demais prejuízos. (VITA, 2003)

Desta forma, para haver cobertura, o transportador só poderá transportar o correspondente ao valor máximo da LR, sob pena de não obter cobertura das perdas superiores àquele valor. Caso o transportador venha a transportar valor superior, poderá este, mediante endosso, solicitar aumento da IS, aumentando-se consequentemente o valor da LR, para aquele determinado embarque. Vale salientar que em relação aos demais embarques, vigora o quanto estabelecido na contratação inicial da apólice. (VITA,2003)

#### **2.4.1.2 Coberturas e Riscos**

No que se refere ao início do risco em relação ao transporte propriamente dito, este inicia-se quando da colocação da mercadoria no veículo transportador e cessa no momento da entrega desta mercadoria no destino final. Quando o transportador recebe a mercadoria em armazéns próprios para efetuar o transporte em uma data futura, o transportador acondicionará a mercadoria e será igualmente responsável por esta. A sociedade seguradora, assume o risco, na modalidade explosão, incêndio, enfim, dá cobertura a estas mercadorias que se encontram em depósito próprio do transportador. Para que tal cobertura ocorra este depósito tem que ser próprio, e o período não poderá exceder a 30 (trinta) dias. Ocorrendo, desta forma, um incêndio no depósito do transportador e, comprovando que a mercadoria específica encontrava lá por um período inferior ou igual a 30 (trinta) dias, a sociedade seguradora indenizará o transportador pelas perdas experimentadas. (VITA,2003)

A cobertura desta modalidade de seguro é a denominada cobertura compreensiva, o que vale dizer, que só compreende cobertura dos riscos acima elencados. Assim, nesta modalidade de seguro, qual seja, RCTRC, não haverá cobertura para roubo ou furto das mercadorias transportadas. (VITA,2003)

#### **2.4.2 Responsabilidade Civil Facultativa por Desaparecimento de Carga – RCFDC.**

O RCFDC trata-se de um produto oferecido pelas seguradoras, cuja função principal é assumir o risco do transportador rodoviário de carga, qual seja, a responsabilidade civil do seu transporte, só que, nesta modalidade, o risco assumido não é incêndio, explosão, e outros acima citados, mas sim, o desaparecimento de carga, seja em função de extravio, roubo ou furto da mercadoria. (SUSEP,2017)

Vale salientar que esta modalidade de seguro é facultativa, não tendo a força coercitiva da lei, encontrada na modalidade anterior. Ademais, sua contratação se dá, certamente mediante a contratação do RCTRC. A contratação do RCFDC nunca se dá de maneira isolada. (VITA,2003)

Em virtude da insegurança instaurada nas rodovias estaduais e federais, o mercado, carente de uma modalidade de seguro que desse cobertura a eventos tão comuns, tal como o roubo de cargas, instituiu o RCFDC. (VITA,2003)



## 2.5 Riscos Cobertos

O seguro de RCFDC cobre o desaparecimento de carga em consequência de:

- ✓ Apropriação indébita e estelionato, furto simples ou qualificado, extorsão simples ou mediante sequestro e roubo, quando o desaparecimento da carga for concomitante com o veículo transportador;
- ✓ Roubo durante o trânsito, entendendo-se como tal 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;
- ✓ Roubo praticados durante viagem fluvial na região amazônica, complementar a viagem rodoviária, desde que haja inquérito conclusivo e que ocorra o desaparecimento total ou parcial de carga, concomitantemente ou não com o do veículo embarcado;
- ✓ Roubo de mercadorias no depósito do transportador, nos pátios e no interior de edifícios, estejam elas carregadas ou não no veículo transportador, e ainda não entregues ao destinatário e que não tenham permanecido no depósito por mais de 15 (quinze) dias corridos”. (SUSEP, 2017)

Por outro lado, não estão cobertos na apólice de RCFDC, entre outros: o veículo transportador, dinheiro em espécie ou na modalidade metais preciosos e suas ligas, bem como os bens e mercadorias não averbados na RCTRC. (SUSEP, 2017)

## 2.6 Participação Obrigatória do Segurado e Cálculo de Prêmio.

Cumprе ressaltar que nesta modalidade de seguro, em se verificando um sinistro, o segurado está obrigado a participar dos prejuízos de acordo com o quanto estabelecido na apólice de seguros. Assim, por exemplo, no caso de apropriação indébita e estelionato da mercadoria, o segurado deverá, obrigatoriamente, participar de 25% (vinte e cinco) por cento do total do prejuízo. (HEINRICH, 2003)

Vale salientar que algumas sociedades seguradoras podem isentar o segurado desta participação, mediante agravamento do prêmio mensal, ou seja, acresce-se um valor à fatura mensal. Contudo, tal prática não é muito aceita no mercado. (HEINRICH, 2003)

Ademais, o cálculo e a forma de cobrança do prêmio diferem da outra modalidade de seguro exposta anteriormente, contudo, tal explanação, torna-se desnecessária perante o propósito do presente trabalho. (HEINRICH, 2003)

## 3. Metodo

O tipo de pesquisa escolhido neste trabalho é pesquisa exploratória que busca familiarizar-se com um assunto ainda pouco conhecido, pouco explorado. (GIL, 2008).

Neste trabalho foi analisado os critérios utilizados pelas seguradoras para a execução dos contratos de seguros no Transporte de Carga Rodoviário. Com intuito de entender essa problemática foram seguidas as seguintes etapas:

**Etapa 1:** Levantamento bibliográfico sobre os assuntos relacionados ao trabalho em questão e coletar as referências bibliográficas para entendimento e desenvolvimento do tema abordado.

**Etapa 2:** Desenvolvimento foi feito através da coleta dos seguintes dados: Gestão de transporte, risco do transporte no Brasil, gerenciamento de risco.

**Etapa 3:** Estudo de caso em uma empresa de transportes. Com o objetivo de levantar os critérios aplicados pelas seguradoras para o setor de gerenciamento de risco.

**Etapa 4:** Análise comparativa dos resultados obtidos com a revisão de literatura com estudo de caso.

## **4. Desenvolvimento**

### **4.1 Perfil da Empresa**

A empresa objeto de estudo é uma transportadora que iniciou as atividades em 2012, apenas efetuando transferências com veículos de grande porte (Carretas e Rodotrens), e hoje diversificou suas atividades, prestando serviços de distribuição com veículos pequenos (TOCO, TRUCK, VANS, VUCS, ETC.) em várias regiões metropolitanas brasileiras como Grande Rio, Curitiba, Porto Alegre, São Paulo, etc....

### **4.2 Perfil dos Serviços**

A transportadora trabalha com transferência entre CDS e Fabricas de grandes empresas, distribuição fracionada para grandes redes de Fast Food, serviços logísticos com disponibilização de mão de obra, para Crossdocking, repaletização, etc.....;

### **4.3 Contratação de Seguros**

Quando empresários e gestores têm de transportar suas cargas, é comum que tenham de enfrentar uma série de desafios nesse processo devido aos fatores internos e externos ligados a essa operação.

É aí que aparece a importância da gestão de riscos, que visa minimizar ao máximo esses problemas para garantir segurança a colaboradores, veículos e cargas, além de qualificar e otimizar as entregas e reduzir custos previstos e imprevistos.

Todas as seguradoras possuem padrões obrigatórios de gerenciamento de riscos, a maioria muito similar, mas algumas com critérios mais exigentes para a aceitação de risco como podemos observar na tabela abaixo:

<b>CRITÉRIOS</b>	<b>RISCOS</b>
Dados cadastrais da empresa	Avaliação pelo histórico da empresa (sinistros entre outros)
Tipo de mercadoria	Tipo de carga transportada (R\$)
Quantidade de viagens	Exposição ao risco
Origem e destino dos embarques	Avaliação das rotas Baixa qualidade das estradas Índice de sinistros
Tipo de motorista	Frota, agregado ou carreteiro
Gerenciamento de risco	Consulta a banco de dados de motoristas Monitoramento e rastreamento Escolta armada Paradas obrigatórias Cerca

Podemos dizer que um ponto de dificuldade para a transportadora seria na quantidade de sinistros que a mesma apresenta, pois, é comum as Cias de seguros obterem essas informações dificultando assim a troca ou a contratação de outra seguradora.

O tipo de mercadoria também é um ponto bastante avaliado, onde passaram a ser classificadas como mercadorias específicas, ou seja, mercadorias com alto valor agregado ou com grande frequência de sinistro.

A quantidade de embarques que a transportadora faz é um ponto importante, pois, é analisado a frequência e o tempo que uma determinada mercadoria irá ficar exposta ao risco.

No transporte as rotas são traçadas para que se tenha um melhor gerenciamento de risco, garantindo a qualidade das estradas e a baixa sinistralidade.

Em relação ao motorista, ajudante e veículo dependendo do vínculo que esse possui com a transportadora influencia bastante para sua liberação, através de pesquisa cadastral que avalia os seguintes pontos: situação financeiras, protestos, processos penais entre outros, de todos os envolvidos no transporte. Sem a autorização da gerenciadora de riscos não é liberado o carregamento.

#### 4.4 Discussão

Em vista da alta probabilidade de ocorrência de roubo de determinadas cargas e em certas regiões, a adoção de técnicas e/ou equipamentos objetivando a redução desse risco acaba sendo fundamental para a atividade. Há, contudo, custos envolvidos nesse processo, muitas vezes podem não ser compensados economicamente, principalmente para empresas de menor porte ou menos estruturadas. Essas, conseqüentemente, acabam enfrentando problemas quando a demanda do seguro, exatamente por serem consideradas mais susceptíveis ao risco.

A legislação federal impõe aos transportadores a obrigação de compra do seguro RCTR-C sempre que uma mercadoria lhe seja entregue para o transporte. Da mesma forma, o seguro de transporte de embarcadores, cuja apólice básica é denominada de “Riscos Rodoviários” (RR), também é obrigatório a esses indivíduos. Todavia, o órgão que seria responsável pela fiscalização desse mercado – a SUSEP (Superintendência de Seguros Privados) – acaba não desempenhando essa função, por motivos diversos (sendo o principal deles, a não-regulamentação da lei que impõe a obrigatoriedade). O importante é que a ausência de fiscalização, em muitos casos, acaba por permitir a prática da atividade de transporte sem a contratação dos devidos seguros.

Em relação ao RCF-DC, esse seguro apresenta uma sinistralidade sensivelmente mais elevada que os outros seguros relacionados a atividade, como abordado anteriormente. Esse comportamento apresenta, ainda, uma relação direta com o fato do RCF-DC ter um mercado mais concentrado, vista a maior especialização que as seguradoras devem ter para trabalhar com o mesmo.

Os transportadores, que são os primeiros a serem atingidos pelo problema, devem ser também os primeiros a reverem o seu comportamento. A utilização de novos procedimentos de gerência de risco, tais como rastreadores e escoltas passam a ser fundamentais na operação de algumas cargas. O treinamento de motoristas, considerado um dos procedimentos mais importantes, torna-se condição fundamental para a atividade. O entendimento e a manutenção de apólices de seguros ajustadas as reais necessidades das empresas são outras vertentes que devem ser revistas. Na realidade, muitos transportadores já estão atentos a essas necessidades, contudo, ainda há muitos que devem atuar nesse sentido, sob pena de enfrentarem problemas relacionados a obtenção das coberturas necessárias para as cargas que operam.

As exigências legais, que tornam compulsórias a utilização de alguns seguros, também devem ser repensadas, pois elas não se apresentam completamente eficientes, mesmo que possam estar por trás de uma maior frequência na utilização de alguns seguros. A própria teoria de gerência de risco prevê a opção pela retenção do risco, na qual o “não-seguro” está incluído. Portanto, as imposições legais atuam no sentido de eliminar essa opção dos transportadores e embarcadores.

Enfim, o seguro de carga é um procedimento fundamental para o setor de transporte rodoviário, inclusive para o tratamento do risco de roubo, mesmo porque pode significar a sobrevivência das empresas em determinadas situações.

## 5.0 Conclusão

Este trabalho teve por finalidade avaliar os critérios utilizados por seguradoras para que os transportadores obtenham seus seguros de carga com base no que foi avaliado, pode se dizer que a contratação de seguro está cada vez mais complicada. Diante do aumento no número de sinistros as seguradoras estão cada vez mais, propondo regras mais robustas de gerenciamento de riscos, com isso passa ser necessário um investimento adequado à escala de risco, dependendo do tipo de produto transportado, valores dos carregamentos, regiões de trânsito, horários e etc.

Observou-se ser necessário que o transportador descreva todo seu perfil de serviços para que o corretor de seguros possa ter os elementos de análise em mãos, pois trata-se de um trabalho artesanal, onde a partir dessas informações será desenvolvido uma proposta de seguro que ampare as diversas particularidades de cada cliente. Muitas vezes é preciso que essas propostas sofram ajustes e que algumas cláusulas sejam configuradas para atender à demanda específica de cada transportador, sendo extremamente necessário uma boa interação entre cliente e corretor ao longo dos 365 dias de vigência de uma apólice. Outro ponto bastante importante que pesa no momento da análise são as exigências e recomendações sobre o gerenciamento de risco, pois exercem impacto direto nos custos envolvidos, além da ficha corrida dos motoristas, equipamentos de rastreamento, alarmes, rotas com postos de checagem, comboios, escolta armada, etc.

Além disso, as seguradoras possuem um cadastro das empresas e sabem com alguma certeza as boas e as más seguradas, tanto em relação às embarcadoras, como em relação aos transportadores. Em função deste cadastro aceitam, agravam ou declinam os riscos que lhes são apresentados, visando minimizar as chances da ocorrência dos eventos e assim melhorar o desempenho da carteira.

Diante de toda essa problemática, não é raro algumas empresas terem dificuldades para contratar seus seguros, o que tem gerado algum movimento parlamentar visando criar novas regras em vigor, na maioria das vezes sem ouvir quem tem intimidade com o setor. Enquanto isso, o seguro continuará sendo caro, dificultando cada vez mais sua contratação por muitos transportadores.

## Referências Bibliográficas

1. ARAUJO, P.C. **A Importância da Gestão de Contratos de Seguros e de Gerenciamento de Riscos nas Operações Logísticas de Transporte Rodoviário de Carga**. Trabalho de Conclusão de Curso de Pós-Graduação em Gestão de empresas. Belo Horizonte, 2009.
2. ANDREAZZA, M. **Os Transportes no Brasil: Planejamento e Execução**. Rio de Janeiro: Cia Brasileira, 1981. 63 p.
3. BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.
4. BONATO, Maura de Fátima et al. **O Seguro Brasileiro e sua Prática nos Dias Atuais**. Ed. de Direito. São Paulo, 2000.
5. CNT. Confederação Nacional do Transporte. Plano CNT de Transporte e Logística. 2014. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>. Acesso em jan 2017.
6. DOMINGOS, A.K.F. O Contrato de Seguro no Direito Brasileiro. p 124 1º Edição. LaborJuris jun 2000.
7. FUNENSEG, Fundação Escola Nacional de Seguros. Seguros de Transportes Nacionais. Superintendência de Ensino, Asses. Téc. CARVALHO, M.A.G., Rev. e Atual. RIO-MAYOR, A.J.G. Rio de Janeiro: FUNENSEG, 1994. 253p.
8. FIGUEIRA, A.A et al. **Vantagens do Gerenciamento de Risco no Transporte Rodoviário** Educação, Gestão e Sociedade: revista da Faculdade Eça de Queirós, ISSN 2179-9636, Ano 6, número 23, ago 2016.
9. GAMEIRO, AH. et al. **O Desaparecimento de Cargas e o Seguro de Transporte Rodoviário Brasileiro**. RAE-eletrônica, Volume 1, Número 1, jan-jun/2002.
10. GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
11. HEINRICH, J.S.S. Análise de Riscos a Atividade do Transporte Rodoviário de Carga Geral. Unicamp 2004.
12. MAGALHÃES, L.C. **A inteligência policial como ferramenta de Análise do Fenômeno: Roubo cargas no Brasil**. [http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=4416&revista\\_caderno=3](http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=4416&revista_caderno=3). Acesso em: 09 jul 2017.
13. MARTINS, João Marcos Brito. **Direito de Seguro – Responsabilidade Civil das Seguradoras. Doutrina, legislação e jurisprudência**. Ed. Forense Universitária. Rio de Janeiro, 2002.
14. RIBEIRO, A.F.,. **Roubo De Carga Nas Rodovias Do Estado De São Paulo** (MONOGRAFIA 2009)
15. RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução Aos Sistemas de Transportes no Brasil e a Logística Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

16. SILVA JUNIOR, R. F da. **Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: fluxos e mobilidade geográfica do capital.** 2004. 270 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de Pós-graduação, Unesp, Presidente Prudente, 2004.
17. SUSEP – Superintendência de Seguros Privados. Disponível em:<<http://www.susep.gov.br/principal.asp>>. Acesso em março2017
18. VITA, B.P. **Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – Aspectos Jurídicos Relevantes.** Acadêmico formando de Direito da UNIFACS – Universidade Salvador.2003