



Seguros de transportes

Qual o futuro para a carteira?

**BRUNO KELLY E
LIGIA NASCIMENTO CARDOSO**

O segmento de transporte de cargas é um dos mais importantes para o desenvolvimento do país. Diretamente relacionado ao PIB, observa-se que o aumento do transporte se dá na mesma proporção que o crescimento da indústria, comércio e agricultura. Isoladamente, essa situação já ilustra a importância de uma logística eficaz e que, fundamentalmente, necessita ter seus riscos controlados.

Apesar da ausência de dados recentes oficiais, segundo informações da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP, a matriz de transportes do Brasil é fortemente concentrada no modal rodoviário, conforme mostra a tabela a seguir.

| Modal | Share Brasil (%) | Share São Paulo (%) |
|-------------|------------------|---------------------|
| Rodoviário | 59,0 % | 93,1 % |
| Ferroviário | 24,0 % | 5,3 % |
| Aquaviário | 13,0 % | 0,5 % |
| Aeroviário | 0,3 % | 0,3 % |
| Dutoviário | 3,7 % | 0,8 % |

Fonte: FIESP 2011.

O transporte rodoviário de cargas (TRC) é de longe o mais utilizado, com 59% do total. Esse modal é o mais indicado para as operações do tipo “porta a porta”, produtos de médio e alto valor agregado, perecíveis com curto prazo de validade, operações de baixo dropsize, varejo e para pequenos trechos. Porém, em operações de grandes distâncias, especialmente no escoamento da produção de commodities agrícolas, esse tipo de transporte encarece muito os custos do serviço, o que, por sua vez, é sempre repassado no custo final dos produtos. Infelizmente, esse cenário centralizado no transporte rodoviário tende a não sofrer consideráveis mudanças em curto prazo, pois continuamos com problema de infraestrutura e capacidade nos outros modais.

O modal rodoviário, além de ser o mais utilizado, também possui um risco mais elevado. Considerando-se toda a exposição aos riscos diversos que este apresenta, os seguros de transportes assumem grande importância, não apenas para o segmento, mas também para o próprio Brasil.

Anteriormente, quando o assunto era sinistralidade de transporte rodoviário e medidas de gestão de risco, logo se falava em furto

e roubo, apesar de toda preocupação ainda com a crescente criminalidade. Atualmente, esse cenário mudou! Os acidentes passaram a ser bastante considerados e já representam a parte mais significativa dos prejuízos das carteiras de seguros de transportes. Como principais fatores para esse cenário, podemos mencionar:

- Nossas estradas ainda sofrem com graves problemas de manutenção e conservação. Vias simples de mão dupla influenciam diretamente na segurança, potencializando a possibilidade das perdas logísticas.
- O modelo de remuneração dos motoristas, que na maioria das vezes recebem por produtividade, acarreta jornadas excessivas de trabalho, mesmo após a implantação da Lei nº 12.619 (regulamentadora da profissão dos motoristas). Esses profissionais realizam viagens fatigados.
- Fator social, pois a classe é injustamente discriminada pela sociedade que não reconhece seu valor, tornando seu comportamento na estrada o espelho de como é tratada.
- Utilização de álcool e drogas ilícitas. Devido à necessidade de permanecerem acordados e

**Infelizmente,
esse cenário
centralizado
no transporte
rodoviário
tende a
não sofrer
consideráveis
mudanças em
curto prazo,
pois continuamos
com problema de
infraestrutura e
capacidade nos
outros modais.**



sem uma rotina definida, muitos fazem ingestão de bebidas alcoólicas, utilizam drogas e medicamentos estimulantes.

- Excesso de confiança e a crença de que “Comigo nada vai acontecer”, o que faz com que esses profissionais muitas vezes realizem manobras arriscadas e ultrapassem a velocidade permitida na via.

Para reduzir as possibilidades de um acidente devido aos fatores acima, são necessários treinamento e orientação para conscientização dos profissionais. Além dessa questão, outro item de bastante relevância para redução de acidentes que atualmente vem sendo adotado pelos embarcadores e transportadores é o monitoramento das viagens, que ocorre de maneira reativa, apenas pela verificação de seus discos de tacógrafos, os quais servem para orientação dos motoristas com picos de velocidade. Outro ponto diz res-

peito ao monitoramento mais eficaz e proativo, através do rastreamento em período integral e com alto investimento em tecnologia e telemetria. Tudo isso aumenta significativamente a importância da contratação de uma apólice de seguro, principalmente as que garantem cobertura de mercadorias em caso de acidentes, que são:

- *Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas (RCTR-C)* – Garante proteção contra os prejuízos causados nas mercadorias entregues ao motorista para transporte, caso aconteça um acidente rodoviário ao veículo transportador.
- *Transportes Nacionais (TN)* – Garante proteção para danos e prejuízos causados à mercadoria durante o transporte em caso de acidente. Esse tipo de seguro cobre, ainda, roubo das mercadorias transportadas por ação de assalto à mão armada ou de-

saparecimento da carga, quando o veículo também é roubado.

Com isso, o mercado de seguros de transportes vem crescendo de forma consistente nos últimos anos, a uma taxa média de 14,28% a.a., conforme dados da Susep. O principal segmento de contratação são os seguros de transportes nacionais (TN), normalmente por iniciativa dos embarcadores, responsável por 29% dos prêmios pagos em 2013. Em seguida, vêm os seguros de RCTR-C, de contratação obrigatória por parte dos transportadores, respondendo por 24% do segmento.

Ora, parece evidente que tanto o seguro TN quanto o de RCTR-C cobrem, a rigor, os mesmos bens, a saber, aquelas mercadorias em deslocamento, através do veículo de uma transportadora. Partindo-se dessa premissa, como não falar em duplicitate de seguro na contratação do TN pelo embarcador e RCTR-C pelo transportador, uma vez que a finalidade de ambos, conforme descrito, é resarcimento dos riscos cobertos ocasionados pelas perdas e danos causados a bens ou mercadorias?

O que acontecia no mercado era que os embarcadores com seguro próprio de TN não queriam, e nem teriam, do ponto de vista lógico, qualquer razão para pagar o custo do seguro da transportadora nas averbações de suas cargas no RCTR-C na forma do *ad valorem*, seja ele destacado ou não nas tarifas de frete. Por sua vez, os transportadores acabavam não averbando essas cargas em seus seguros próprios de RCTR-C, pois as mesmas já estavam amparadas

O mercado de seguros de transportes vem crescendo de forma consistente nos últimos anos, a uma taxa média de 14,28% a.a., conforme dados da Susep.

pelo seguro dos embarcadores, o TN. A equação estava quase completa, faltava apenas ao transportador algum instrumento que garantisse a ele não sofrer uma ação judicial de regresso por parte da seguradora do embarcador, em caso de sinistro ocorrido com a carga quando sob sua responsabilidade. Em caso de condenação pela responsabilidade objetiva do contrato de transporte, isso geraria grande prejuízo ao transportador. Essa preocupação tem razão de ser, na medida em que no artigo 934 do Novo Código Civil está conferida essa prerrogativa à seguradora do embarcador.

Pois bem, esse instrumento que faltava surgiu: foi a chamada Cláusula de Dispensa do Direito de Regresso (DDR) Total, através da qual a seguradora, que assumia o risco do embarcador através da apólice de TN, passou a abrir mão do direito de regressar judicialmente contra o causador do dano, ou seja, uma transportadora de cargas, exceto se houvesse negligência, culpa grave ou má-fé equiparada ao dolo.

Tal situação funcionou bem até janeiro de 2014, quando a Circular 0001/2014 emitida pela Agência Nacional de Transpor-

tes Terrestres ratificou a obrigação de contratação do seguro de RCTR-C por parte das transportadoras, a qual, ressalte-se, já era prevista em 2007. Isso gerou enorme discussão e vem dando dor de cabeça aos embarcadores que até então forneciam DDR Total aos seus transportadores.

Diz a Circular 0001/2014:

A Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, no uso de suas atribuições, com fulcro nos artigos 98 e 99 da Resolução ANTT nº 3000, de 28 de janeiro de 2009, CONSIDERANDO diversas consultas realizadas junto à ANTT, relativas ao disposto no art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto à contratação do seguro de danos a terceiros, CONSIDERANDO as condições estabelecidas pela CIRCULAR SUSEP Nº 354, de 30 de novembro de 2007, que “disponibiliza no sítio da SUSEP as condições contratuais do plano padronizado para o seguro de transportes e estabelece as regras mínimas para a comercialização deste seguro”, RESOLVE: O seguro previsto em Lei, que trata da responsabilidade civil por danos a terceiros pertinentes ao transporte rodoviário de cargas é o seguro de RCTR-C de

cunho obrigatório (Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga), consoante disposto no Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, art. 20, “m”; e no Decreto nº 61.867, de 7 de dezembro de 1967, art. 10.

Dizem ainda os Decretos 73/66 e 61.867/67, além da circular SUSEP 354/2007:

DECRETO-LEI Nº 73/66

Art. 20. Sem prejuízo do disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguros de:

[...] m) responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada.

DECRETO Nº 61.867/67

Art. 10. As pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, que se incumbirem do transporte de carga são obrigadas a contratar seguro de responsabilidade civil em garantia das perdas e danos sobrevidos à carga que lhes tenha sido confiada para transporte, contra conhecimento ou nota de embarque.

CIRCULAR SUSEP Nº 354/2007

Art. 10. A cláusula de dispensa de direito de regresso, quando prevista, não implica a isenção de contratação de seguros obrigatórios.

A fim de fazer valer essa regra antiga e não respeitada, o maior trunfo de que dispõem os dois órgãos é a possibilidade de não renovação do registro do transportador, aliado a pesadas multas sobre as seguradoras que, em caso de reincidência, podem ter suas operações suspensas, e os corretores, seus registros cancelados.

Com base no exposto, fica clara a obrigatoriedade de contratação do RCTR-C por parte do transportador; o problema de agora é se caberia uma discussão sobre esse procedimento: confrontar, ou não, o Novo Código Civil Brasileiro, através de seu artigo 782, que diz:

Art. 782. O segurado que, na vigência do contrato, pretender obter novo seguro sobre o mesmo interesse e contra o mesmo risco junto a outro segurador deve previamente comunicar sua intenção por escrito ao primeiro, indicando a soma por que pretende segurar-se, a fim de se comprovar a obediência ao disposto no art. 778.

Sem dúvida, isso vem gerando uma nova discussão, acerca da duplicidade de contratação de seguros, quando o transporte é realizado não pelo embarcador, mas por transportadora, a qual cobra dos seus clientes, via *ad valorem*, o valor do seguro. Como vimos acima, o interesse segurável é rigorosamente o mesmo nas apólices de RCTR-C e TN. É inegável que o segurado não é o mesmo nas duas apólices, que estão alojadas em carteiras diferentes pela Susep, mas o beneficiário e o bem segurado não se alteram. Fica claro que a situação envolvendo os seguros de RCTR-C e TN não se

enquadra, analisando a letra fria da lei, no conceito de duplicidade de seguros, uma vez que, apesar de os bens serem os mesmos, os riscos, conceitualmente, não são. Mas será que essa discussão deveria ser apenas técnica? Considerando a importância do modal rodoviário para o transporte de cargas nacional, essa medida trará um flagrante aumento nos custos dos embarcadores que dispõem de seus seguros próprios, onerando ainda mais o Custo Brasil de nossos produtos, repassado ao consumidor final. Isso nos leva a questionar se talvez a ação tomada tenha sido realmente a melhor alternativa do ponto de vista operacional.

Ainda que considerássemos não haver conflito e duplicidade, a questão não é clara e restam dúvidas técnicas e operacionais, como:

- Onde está, do ponto de vista prático, a diferença, se o Seguro de Transporte Nacional cobre perdas e danos às cargas transportadas e o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador cobre a responsabilidade civil por perdas e danos que este causar às cargas de terceiros, as quais lhe são confiadas para o transporte?
- E no caso de um sinistro, cabe a qual seguradora arcar com o prejuízo: a seguradora do transportador ou do embarcador?
- Imputar a responsabilidade ao transportador pelo prejuízo da carga, em caso de acidente, trará a garantia necessária ao embarcador de resarcimento pelo fornecedor, na ocorrência de um sinistro?



- Qual o número de apólice que se deve registrar nos conhecimentos de fretes eletrônicos?

Alguns argumentam que essa medida visa a equilibrar a carteira de transportes, uma vez que houve grande migração de prêmios das apólices de RCTR-C para a de TN, e a cláusula de DDR Total impossibilita as seguradoras de qualquer tentativa de resarcimento dos prejuízos.

Essa argumentação parece bastante razoável, e faz algum sentido, mas o imbróglio está formado. Os transportadores não querem, e talvez nem tenham, margem para assumir o custo do RCTR-C. Do outro lado, os embarcadores, que obviamente não querem aumentar suas despesas na conta de logística, devido a reajustes nos valores dos fretes.

Sem dúvida, essa ação coordenada trouxe bastante movimentação ao mercado. Muitos embar-



cadores questionam a validade da decisão, outros transportadores ainda estão perdidos sobre a questão, mas uma coisa parece unânime: o mercado está em polvorosa! Nesse momento de acomodação, há várias linhas de pensamento sobre o tema.

Uma delas associa que a emissão da DDR Total teria por consequência direta a não contratação do seguro obrigatório por parte das transportadoras. Ora! Isso não é totalmente verdadeiro, ou pelo menos não deveria ser. A opção pela contratação de um seguro próprio por parte do embarcador não isenta, via de regra, o transportador de contratar o seguro obrigatório. O problema é que essa obrigatoriedade, que é do transportador, acaba sendo transferida e tornando-se do embarcador.

É um engano dizer que a isenção dessa retenção, até então de prêmio ou averbações do RCTR-C,

beneficiou somente os embarcadores. Parece claro que a determinação pela proibição da emissão da cláusula DDR Total acaba onerando o custo logístico brasileiro, e na conta final, quem paga é o próprio consumidor do bem transportado.

A situação chegou ao extremo de haver relatos sobre seguradoras que detêm, sobre a mesma carga, os seguros de RCTR-C e TN, inclusive, com DDR Total precificado, cobrado e emitido para embarcador e seus transportadores. Contudo, uma determinada seguradora, por exemplo, não aceita a carta que ela própria emitiu. Argumenta que é intransferível a contratação do seguro obrigatório e, com isso, todos pagarão a conta, duas vezes, aliás.

A solução? Uma delas é qualificar melhor os riscos, reduzindo a probabilidade de ocorrências. Proporcionar treinamento para os motoristas, inclusive com acompanhamento psicológico e investimento em sistemas de proteção, investigação e prevenção.

A evolução da tecnologia e dos modelos de especificação nos faz crer que já não basta apenas realizar consulta e cadastro de profissionais, avaliar isoladamente o tipo de mercadoria transportada ou, ainda, as características do monitoramento. Atualmente existem modelos de certificação bastante abrangentes que, se por um lado partem de uma análise subjetiva, por outro estabelecem princípios, estrutura e um processo para gerenciar qualquer tipo de risco. A NBR ISO 31000 é um desses modelos, que podem

e devem ser adotados como base na subscrição de riscos por parte de uma seguradora.

Gerenciamento de riscos é a ideia da moda! E não há solução que não passe por isso. Os seguros patrimoniais já sofreram impactos desse tipo, no passado recente e, ao que parece, chegou a vez dos seguros de transportes. Porém, diferentemente do que se esperaria, o que temos visto no mercado são seguradoras cuja atividade se resume ao pagamento de sinistros e às medidas de gerenciamento de riscos aplicadas, que nem sempre resultam na redução da sinistralidade, mas sim no simples embasamento de suas negativas, gerando insatisfação e retrabalho para todos os envolvidos.

Existe uma frase bastante conhecida de todos, que é: "O progresso é transportado nas estradas". Isso é um fato! Agora cabe apenas ao seguro assumir o seu papel social de instrumento de proteção justo e equilibrado, garantindo segurança e tranquilidade para esse segmento, que é tão importante para toda população e economia em geral. ●

BRUNO KELLY

Sócio da *Correcta Seguros e Consultoria em Gerenciamento de Riscos*, Administrador de empresas, com MBA em Gerenciamento de Riscos pela UFF e certificado pelo The Institutes (Pensilvânia — EUA).

bruno@correcta.com.br

LIGIA NASCIMENTO CARDOSO

Especialista em Gestão de Riscos, graduada em Comércio Exterior, com MBA em Logística e formanda no MBA de Seguros e Resseguros pela Escola Nacional de Seguros.

ligianc@hotmail.com