

CARLOS EDUARDO LIMA DE PAIVA

**A OBRIGATORIEDADE DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO
TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGAS**

**Anápolis/GO
2020**

CARLOS EDUARDO LIMA DE PAIVA

**A OBRIGATORIEDADE DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO
TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGAS**

Artigo Científico apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Direito, pela Faculdade Evangélica Raízes, como orientadora: Prof. Mestra Bruna Araújo Guimarães.

**Anápolis/GO
2020**

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres

CC – Código Civil

CF'88 – Constituição Federal

CNSP – Conselho Nacional de Seguro Privado

IRB – Instituto de Resseguros do Brasil

RCF-DC – Responsabilidade Civil Facultativa por desaparecimento de Cargas

RCTR-C – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas

SUSEP – Superintendência de Seguros Privados

SUMÁRIO

RESUMO.....	5
INTRODUÇÃO	6
1. A evolução do mercado segurador	7
2. Da legislação e contrato de seguro	12
3. A obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas	18
CONCLUSÃO.....	24
REFERÊNCIAS	26

**A OBRIGATORIEDADE DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO
TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGAS**
*THE CIVIL LIABILITY INSURANCE OBLIGATION OF THE ROAD CARGO
TRANSPORTER*

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo, desenvolver um estudo sobre a obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, levando em consideração a aplicação do decreto N° 61.867/67. Para atingir esse objetivo o autor desenvolveu o estudo tendo como base o método dedutivo, dividindo-se o trabalho em três capítulos. Nesse contexto o tema foi esmiuçado, perpassando pelos conceitos iniciais de seguro, seu surgimento, o contrato de seguros, as partes que participam do negócio e toda a legislação acerca do seguro de transportes, até chegar-se a análise da efetiva aplicabilidade da lei perante o transporte rodoviário de cargas e análise de efetividade da mesma no caso concreto. Para se alcançar a conclusão necessária para resolução da problemática proposta, o autor analisou casos concretos de estatísticas de furto, roubo e acidentes envolvidos no transporte rodoviário de cargas, tendo como base notícias veiculadas pela mídia, levantamentos feitos pela SUSEP e pelas próprias companhias seguradoras. Por fim, mediante as pesquisas realizadas, concluiu-se que, o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas não é aplicado conforme dispõe o decreto que o regulamenta, e que o seguro deve continuar sendo obrigatório, pelo fato de dar segurança à economia e aos envolvidos em toda a operação de transporte. O trabalho propõe a adoção de maiores medidas fiscalizatórias por parte dos órgãos do sistema nacional de trânsito, podendo assim, influenciar e educar aqueles que não se preocupam com a própria segurança.

PALAVRAS-CHAVE: Seguro. Transporte. Direito securitário.

ABSTRACT

This article aims, develop a study on mandatory of the civil liability insurance of the road cargo transporter, taking into account consideration the application of Decree N° 61.867/67. To achieve this goal, the author developed the study based on the deductive method, dividing the work into three chapters. In this context, the theme was teased, going through the concepts insurance, its appearance, the insurance contract insurance, the parties participating in the business and all legislation about insurance transport, until the analysis of the effective applicability of the law to transport road transport and analysis of the effectiveness of same in the specific case. To achieve necessary conclusion to resolve the proposed problem, the author analyzed cases concrete statistics on theft, theft and accidents involved in road transport cargo, based on News carried by the media, surveys carried out by SUSEP and the companies themselves insurers. Finally, through research carried out, it was concluded that, carrier's civil liability cargo transport is not applied in accordance with the decree that regulates it, and that the insurance must remain mandatory, at least the fact that it gives security to the economy and involved in the entire transport operation. The work proposes the adoption of greater supervisory measures by the organs of the national transit system, thus being able, influence and educate those who are not care about their own safety.

KEYWORDS: Insurance. Transport. Insurance law.

INTRODUÇÃO

As ações criminosas e as incertezas presentes no dia a dia das atividades de transporte, causam uma grande preocupação nos empresários do ramo, principalmente se levarmos em consideração os valores materiais que estão submetidos a tais riscos.

Não somente os empresários se preocupam, como também o Estado, pois uma carga sinistrada, por exemplo no caso de um roubo, tem retirado da economia uma enorme quantia financeira, que simplesmente desaparece sem a devida tributação.

O transporte rodoviário é o principal meio de locomoção de mercadorias do Brasil, no entanto, as condições das rodovias não são apropriadas e colaboram para um alto índice de acidentes nas vias, que resultam em perdas e em muitas das vezes, em degradação ambiental.

Um sinistro envolvendo um veículo transportador, não prejudica somente aqueles que estão diretamente ligados ao comércio, devendo ser algo muito bem regulamentado e fiscalizado para que assim possa se desenvolver com o máximo de segurança possível. Além dos riscos com os sinistros de roubo, furto e acidentes, a apólice de seguro traz também certa tranquilidade na hora de contratar um transportador.

Aqui se fala de um negócio onde, um embarcador, confia seu patrimônio a um terceiro para ser transportado. Não haveria outra forma de garantir que o embarcador seria ressarcido em caso de um sinistro envolvendo seu patrimônio enquanto em posse do transportador. Sendo este o responsável pela mercadoria durante todo o momento em que está em posse dela.

Além disso, de modo a diminuir os riscos das atividades de transportes, são exigidos determinados tipos de gerenciamentos de riscos para cada tipo de operação. Eles envolvem o rastreamento, monitoramento, e acompanhamento do veículo transportador. Logo, toda a atividade de transporte deve ser muito bem elaborada, visando alcançar cada vez mais a redução em números de sinistros nas rodovias.

Sendo assim, pretende-se responder o seguinte problema: Quais foram os motivos para que o Brasil adotasse uma lei tornando obrigatório o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas?

Desse modo, o tema do presente trabalho pretende analisar de forma clara e objetiva o que levou o Brasil a adotar uma lei que tornasse obrigatório a contratação do seguro de responsabilidade civil pelo transportador rodoviário de cargas, de forma a verificar se há ou não eficácia de tal dispositivo. Além disso, pretende analisar como é a atuação da legislação brasileira em relação ao mercado segurador e a evolução do seguro no Brasil e no mundo.

Para análise do tema descrito, pretende-se utilizar uma estratégia de pesquisa descritiva com fatos extraídos da própria realidade, lançando-se mão de referenciais teóricos que embasem o tema apresentado. Ainda propõe-se discorrer como acontece as situações do assunto deste artigo por meios experimentados no mundo fático. Priorizar-se-á o uso de fontes bibliográficas, como doutrinas e revistas especializadas, também será utilizado para explicar a presente pesquisa as fontes eletrônicas, como revistas digitais, e-books e artigos científicos (método dialético).

1. A EVOLUÇÃO DO MERCADO SEGURADOR

A palavra seguro significa correto, aquilo que não transmite dúvida, como o nome mesmo diz, é a busca da segurança, o aumento de certeza, a diminuição de riscos e a previsibilidade. De forma restrita é um acordo onde uma parte quer proteção de um interesse particular, e uma segunda parte que assume a obrigação de ressarcir a outra no caso de uma ocorrência de determinado fato gerador (LIMA, 2018).

A noção de seguro, está presente na sociedade há séculos antes de Cristo, quando as caravanas atravessavam os desertos para comercializar camelos. Como uma parte dos animais não aguentava o trajeto e acabavam morrendo, os cameleiros firmavam um acordo em que pagariam para substituir o camelo de quem o perdesse (Portal São Francisco, 2016).

Dentre as bases do contrato de seguro, há referências antropológicas à família e ao sentido de ajuda mútua. Estão na própria essência do seguro a cooperação e a mutualidade (GRAVINA, 2020).

Outro fenômeno que recobra o início do seguro foi a escrita, um dos marcos também da evolução humana, pois permitiu estabelecer os limites deste contrato, também pode se referir ao surgimento do alfabeto e dos usos contabilísticos e até mesmo uma influência do código de Hamurabi, descritos no mesmo: “empréstimos de

e seguros de caravanas”, e além disso, textos esparsos relativos a riscos em caravanas (GRAVINA, 2020).

O seguro ganhou força no início do século X, era evidenciado nas práticas comerciais daquele tempo e utilizado como intuito de proteger eventuais danos econômicos que viessem das incertezas da atividade marítima. Havia um acordo entre os marinheiros de que aquele que perdesse o navio durante o trajeto, este seria restituído pelos demais viajantes (RAMIRES, 2000).

Com o aumento expressivo do comércio marítimo após o século XVI, esse negócio acabou se popularizando e cada vez mais comerciantes menores tiveram acesso às navegações. Então se tornou importante a evolução dos mecanismos de proteção ao comércio, daí surge o contrato de seguro marítimo, onde veio a existir a figura do segurador que assumia o risco de uma operação, mediante o pagamento de uma taxa (LIMA, 2018).

O comércio exterior dos países se dava apenas pelo mar, então, a preocupação com o transporte marítimo tinha como causa interesses econômicos. O seguro era uma forma de garantir o funcionamento da economia, como é ainda hoje (TSS, 2020).

São muitas evidências ligadas aos riscos do mar. E, de certa forma, não poderia ser diferente. Os direitos condizem com seus momentos históricos. Na idade média o seguro marítimo figura nas Ordenças de Barcelona (1435); de Borgonha (1458); de Veneza (1468) e no Guidon de la Mer, século XV, na França, passando a ter extensão aos demais ramos de seguros terrestres (TSS, 2020).

No ano de 1347, em Gênova, foi firmado o primeiro contrato de seguros nos moldes atuais, com a emissão da primeira apólice. Era um contrato de seguro de transporte marítimo (TSS, 2020).

O resseguro também surge com a evolução do comércio marítimo, os riscos do mar foram se tornando cada vez mais mensuráveis, até mesmo por estatísticas. Logo, passaram a contar com bancos, títulos de crédito e contratos de resseguro para transmitirem o risco, sem prejuízo do contrato principal. Na verdade, conferindo ainda mais estabilidade ao adimplemento contratual. O ritmo crescente passou a demandar o trespasse das obrigações a outros seguradores, por meio da transferência de responsabilidades por contrato de resseguro. Podemos referir o caso de um navio veneziano coberto por 40 seguradoras em 1455. (GRAVINA, 2020).

Com a crescente evolução do comércio, a forma como calculavam as taxas do seguro foram ficando cada vez mais elaboradas, sendo necessário o uso da matemática, indiscutivelmente da probabilidade e estatística. Formas de taxaçoão que continuam sendo aprimoradas e perduram até hoje (LIMA, 2018).

Outro fenômeno que acelerou a disseminação do seguro foi a evolução da responsabilidade civil. Impulsionada pela revolução industrial, nos fez olhar para os riscos sociais e os seguros de danos de pessoas, que se caracterizaram especialmente sobre seguros sociais ou obrigatórios (GRAVINA, 2020).

Portugal, inegavelmente teve grande influência na evolução dos seguros e na implementação do mercado segurador no Brasil, isso porque desde cedo Portugal mostrou extrema vocação marítima (LIMA, 2018).

Foi em Portugal que surgiu pela primeira vez a profissão do corretor de seguros, no ano de 1578. O profissional era custeado pelas seguradoras e segurados e graças a eles foram coibidos vários abusos no estabelecimento de prêmios e na regularização dos sinistros. Nenhum seguro era válido se não tivesse sido intermediado por um corretor de seguros (IBIDEM, 2018).

Foi em 1808 com a vinda da família real portuguesa e a abertura dos portos que se fez necessário a implementação do mercado segurador no Brasil, o primeiro ato governamental a respeito de seguros foi o decreto de 24 de fevereiro de 1808, que autorizou o funcionamento da companhia de seguros “Boa fé”, na Bahia. (RAMIRES, 2000).

Segundo informações obtidas no site a SUSEP, nesta época, a atividade de seguros era ainda regulada pelas leis portuguesas. Que veio a mudar somente em 1850, com a promulgação do código comercial brasileiro. Só aí o seguro marítimo foi regulado em todos os seus aspectos.

De acordo com Azevedo (2008) o código comercial de 1850, estabeleceu direitos e deveres entre as partes contratantes, limitado, somente, ao seguro marítimo, pois os demais ramos de seguros nessa época, eram ainda muito novos, havendo somente uma seguradora que operava com seguros terrestres, a Argos Fluminense, sendo a atual Chubb do Brasil. Os demais ramos de seguros como o terrestre, só passaram a ter uma regulamentação com a vinda do Código Civil, em 1916.

Outro ato que interessou diretamente ao desenvolvimento do seguro no Brasil, foi o decreto de 30 de agosto de 1820, dando novo regulamento às casas de

seguro de Lisboa, foi a primeira lei reguladora do seguro no Brasil, na qual se especificavam os seguros: terrestre e marítimo (RAMIRES, 2000).

Em meados do século XIX, várias seguradoras conseguiram aprovar seus estatutos e davam início à operação em outros ramos elementares, incluindo o de vida e somente em 1895 as empresas estrangeiras passaram a ser supervisionadas com base na legislação nacional (FENASEG).

No final do século XIX, o mercado de seguros brasileiro já havia alcançado desenvolvimento satisfatório, os motivos para isso foram, em primeiro lugar, o código comercial, que estabeleceu regras necessárias aos seguros marítimos, aplicadas também aos seguros terrestres, e em segundo lugar a vinda das seguradoras estrangeiras ao Brasil, com grande experiência em seguros terrestres (SUSEP).

Conforme aduz Azevedo (2008) o primeiro sindicato dos corretores de seguros só foi criado em 1932 e o sindicato das seguradoras em 1933, ambos no Rio de Janeiro. Somente em 1964 foi regulamentada a profissão do corretor de seguros, pela Lei nº 4.594.

Foi nas primeiras décadas do século XX que começaram as discussões sobre a regulamentação da profissão do corretor de seguros no Brasil, os corretores independentes competiam com os agentes funcionários das seguradoras, que também tinham autonomia para comercializar os contratos de seguro. Em 1964, a lei tão aguardada pelos corretores entrou em vigor, impedindo os funcionários das seguradoras de atuarem como corretores, só era possível àqueles habilitados pelo órgão competente, o Departamento Nacional de Seguros Privados e Capitalização, hoje SUSEP (REVISTA APÓLICE, 2018).

Atualmente vive-se um momento de grande evolução no mercado segurador, ou seja, a fusão de seguradoras estrangeiras com as companhias nacionais e devemos citar também a privatização do Instituto de Resseguros do Brasil, abrindo uma verdadeira concorrência no mercado de seguros brasileiro (RAMIRES, 2000).

Essa abertura do mercado brasileiro às companhias estrangeiras mantém grande sintonia com a tendência de globalização dos mercados, visto que nos últimos anos vem acontecendo em escala planetária. Se trata de um processo que induz à quebra de barreiras geográficas e surge um novo quadro de ralações produtivas, em que o capital se torna mais financeiro que nunca (CNSEG, 2017).

Dito isso, pelo porte da economia brasileira, se torna irresistível aos capitais externos. Logo, o país deve aproveitar a vantagem estrutural que possui (TSS, 2020).

O Brasil é o 15º maior mercado de seguros do mundo, conforme estudos da Allianz seguradora, o Brasil alcançou em 2016 um faturamento de 47 bilhões de euros. O ranking é liderado pelos Estados Unidos que faturaram 1,125 trilhão de euros em prêmios. A Allianz afirma ainda que esses números só crescem a cada ano que passa, o mercado de seguros cresce em média 4,5% anualmente (SONHO SEGURO, 2017).

Já no ano de 2019, foi possível perceber que o mercado de seguros brasileiro cresceu 18,6% em setembro, se comparado ao mesmo mês do ano anterior, alcançando R\$21,805 bilhões. Foi alcançado o faturamento de R\$196,583 bilhões, no acumulado dos nove primeiros meses do ano. Os números positivos reforçam muito a tendência de expansão do setor de seguros, isso acontece devido a necessidade de proteção que as pessoas procuram (GANDRA, 2019).

Em relação aos ramos de seguros mais procurados no Brasil, cita-se:

A previdência privada, é um dos tipos de seguros que mais vem aumentando a procura ultimamente, um dos principais fatores que contribuiu para isso foi a reforma da previdência. Somente no primeiro semestre de 2019, foi alcançado o valor de quase R\$56 bilhões de contribuições novas, significando um aumento de quase 10% em relação ao ano anterior. O seguro de automóvel é um dos ramos mais comuns do mercado. Além do DPVAT que é obrigatório, outras coberturas estão se popularizando. O alto índice de roubos de veículos e acidentes são fatores que contribuem para o seguro de automóvel ser o mais vendido do país. A segurança patrimonial também fez aumentar 12,8 % as apólices de seguro residencial, totalizando quase R\$3 bilhões e ficando atrás apenas do seguro de automóvel. O seguro residencial tem apólices de coberturas diversificadas, como por exemplo, coberturas para o caso de incêndio, roubo ou furto, danos causados por terceiros e outros sinistros (AJAME, 2020).

São extremamente boas as projeções para o mercado de seguros pós pandemia. Durante a pandemia do novo corona vírus, houve um crescimento muito significativo na demanda e nas vendas de seguros que normalmente o brasileiro não dá muita importância. Para as pessoas físicas, as vendas de seguros de vida aumentaram 136% em março de 2020. A procura por termos relacionados a proteção

financeira aumentaram 157% entre fevereiro e março, de acordo com estudo do Google. Além disso, a pandemia e o distanciamento social fizeram com que o automóvel passasse a ser um dos meios de transporte mais seguros, pois o carro limita a necessidade de interação, o que é inevitável no transporte público. A queda no preço do petróleo e as menores taxas de juros dos últimos anos, tornam a compra e a utilização do automóvel particular ainda mais atrativo, o que tem relação direta com o aumento na procura do seguro de automóveis (BLAY, 2020)

De acordo com estudos locais e internacionais, o seguro não vive se houver previsibilidade. Todo e qualquer país visa preservar as cláusulas, a despeito de soluções flexíveis que têm sido adotadas como foi no seguro de vida, onde tem sido facilitado as indenizações em caso de morte por corona vírus. Nenhum país pode sair rasgando contratos, pois isso pode afetar a solvência das empresas. Além disso, podemos lembrar que no início da pandemia, em menos de uma semana o setor de seguros estava operando em home office, sem qualquer tipo de prejuízo para funcionários e consumidores. Isso demonstra o quanto a indústria de seguros está preparada. Não se pode negar que todo o mercado deu um salto em digitalização, vemos um congresso nacional e um supremo tribunal federal tomando decisões por meio de videoconferência, isso mostra que os profissionais de seguro estão tomando um caminho certo (CNSEG, 2020).

O mercado de seguros no Brasil tem um enorme potencial. A parcela de pessoas e empresas que contratam algum tipo de seguro ainda é muito pequena, na média, talvez menos de 20%. Em razão desse cenário e da baixa penetração dos seguros na sociedade, esse mercado tem as melhores condições para ter um futuro promissor (BLAY, 2020).

2. DA LEGISLAÇÃO E CONTRATO DE SEGURO

Além do Código Comercial e do Código Civil, que tratam das normas jurídicas sobre os seguros, há uma outra lei de extrema importância que dispõe sobre os órgãos oficiais responsáveis pela política de seguradoras e a forma como se deve trabalhar essas empresas. Trata-se do Decreto n.º73, de 21 de novembro de 1966, que criou o Sistema Nacional de Seguros Privados, sendo assim Constituído: Conselho Nacional de Seguros Privados, Superintendência de Seguros Privados,

Instituto de Resseguros do Brasil, Seguradoras e os Corretores de Seguros (RAMIRES, 2000).

Segundo Issa (1983), o Conselho Nacional de Seguro Privado (CNSP), é o órgão máximo, que tem como a sua principal função, o estabelecimento de política nacional de seguros. O artigo 32 da lei 73/66 relaciona as suas atribuições:

Art 32. É criado o Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP, ao qual compete privativamente:

- I - Fixar as diretrizes e normas da política de seguros privados;
- II - Regular a constituição, organização, funcionamento e fiscalização dos que exercerem atividades subordinadas a este Decreto-Lei, bem como a aplicação das penalidades previstas;
- III - Estipular índices e demais condições técnicas sobre tarifas, investimentos e outras relações patrimoniais a serem observadas pelas Sociedades Seguradoras;
- IV - Fixar as características gerais dos contratos de seguros;
- V - Fixar normas gerais de contabilidade e estatística a serem observadas pelas Sociedades Seguradoras; (BRASIL, 1966)

A Superintendência de Seguro Privado (SUSEP), é uma entidade autárquica que fiscaliza e regulariza as empresas que atuam como seguradoras, de previdência privada, capitalização e resseguros no Brasil. A SUSEP é vinculada ao ministério da economia e atua com o intuito de organizar e desenvolver os mercados de seguros do país, garantindo sua estabilidade e assegurando os direitos do consumidor. De forma objetiva, o intuito da SUSEP é garantir que as seguradoras cumpram com o compromisso de arcar com os danos do segurado, quando for necessário. Para tanto, a SUSEP fiscaliza rotineiramente os fundos de reserva das seguradoras, para conferir se elas possuem recursos suficientes para arcar com as despesas referente aos sinistros de seus segurados (REIS, 2018).

As seguradoras podem ser definidas, como, uma pessoa jurídica que, na condição de recebimento de uma importância, garante indenizar o segurado, de perdas relativas ao seu patrimônio. São autorizadas a funcionar por concessão do governo, mediante portaria do ministro da economia, após requerimento dos interessados dirigido ao conselho nacional de seguros privados, por intermédio da SUSEP (ISSA,1983).

O corretor de seguros é o profissional previamente habilitado, responsável pela intermediação dos negócios entre a seguradora e os segurados. O corretor de seguros é quem oferece o suporte técnico ao cliente e oferece as possíveis alternativas de coberturas securitárias. Está sob a responsabilidade dos corretores de

seguros: realizar cotações de seguros junto às seguradoras, auxiliar o segurado no preenchimento da proposta, protocolar a proposta nas sociedades seguradoras, receber a apólice e assessorar o segurado ao longo do período contratual (INFOJOBS).

Issa (1983), afirma que a lei foi sabia, determinando que toda contratação de seguros seja intermediada por um corretor habilitado, pois, angariar o seguro é apenas uma pequena parcela do trabalho do corretor, ficando a maior parcela na orientação ao cliente durante a vigência do contrato.

No direito brasileiro as leis de seguros coexistem com as de proteção ao consumidor, tanto na interpretação contratual, como mecanismo de evitar prejuízos por má informação, práticas abusivas ou cláusulas com vantagem indevida àquele que redige unilateralmente as condições do contrato. Sobre a competência dos órgãos jurisdicionais, se mantém a semelhança com as relações de consumo, as normas de seguro definem o benefício do foro do domicílio do segurado, sendo nulo qualquer acordo em contrário. Esses cuidados evidenciam o trabalho legislativo como instrumento de equilíbrio e tutela de vulnerabilidade (GRAVINA, 2020).

Há ainda que se falar na natureza jurídica dos contratos de seguros, ele é classificado em: contrato bilateral entre a seguradora e o segurado; aleatório, as partes se sujeitam a perdas, ganhos e acontecimentos incertos; contrato de adesão, as partes não negociam as condições da contratação; devem ser pautados pela boa-fé de modo a valorizar a lealdade nos negócios jurídicos; é um contrato oneroso pois ambas as partes suportam efeitos econômicos; contrato de duração pois sua vigência é continuada, e por último, é um contrato consensual pois se conclui por acordo de vontades entre as partes (GRAVINA, 2020).

Para entender como funciona um contrato de seguro, se faz necessário começar pelo art. 757 do Código Civil de 2002, que nos mostra quais são os principais elementos que o compõem:

Art. 757. 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.

Parágrafo único. Somente pode ser parte, no contrato de seguro, como segurador, entidade para tal fim legalmente autorizada.

O contrato de seguro é formado por quatro elementos, são eles: risco, interesse segurável, garantia e o prêmio.

O risco é o perigo, a possibilidade de dano decorrente de acontecimento possível e futuro, que não dependa de vontade das partes. É possível dizer que sem risco não há seguro. As pessoas fazem um seguro, em qualquer de suas modalidades, porque estão expostas a risco (ÂMBITO JURÍDICO, 2011).

O interesse segurável, na doutrina dos seguros é a relação de caráter econômico entre o sujeito e um bem, se relaciona com o elo entre a intenção econômica e a cobertura do seguro. É o objeto do seguro, a razão de ser da contratação (GRAVINA, 2020).

A garantia consiste na obrigação da seguradora de reparar o interesse legítimo, em outras palavras, é a promessa que a seguradora faz ao segurado de que respeitará o compromisso assumido (ANDRADE, 2007).

O prêmio é a obrigação do tomador do seguro ao segurador. É o montante em dinheiro paga ao segurador pela garantia securitária. Pressupõe o caráter oneroso do acordo, sendo definido a partir de cálculos atuariais. É por meio do prêmio que a companhia seguradora forma o fundo referente à solvência de suas obrigações, para fazer jus aos riscos e sinistros (GRAVINA, 2020)

O Código Civil, em seu artigo 763, dispõe sobre a necessidade do prêmio e a caracterização da mora como condição de resolução contratual: “Art. 763. Não terá direito a indenização o segurado que estiver em mora no pagamento do prêmio, se ocorrer o sinistro antes de sua purgação”.

Em se tratando das partes do contrato de seguro, para a presente pesquisa, se faz necessário discorrermos sobre os dois mais importantes no seguro de transportes, são eles: o segurado e a seguradora.

O segurado é a pessoa física ou jurídica que contrata o seguro para benefício próprio ou de terceiros. É aquele em que a companhia seguradora assume a responsabilidade de determinados riscos, este terá direitos e responsabilidades junto à seguradora (KONKERO, 2019).

A seguradora é a empresa legalmente constituída especificamente para operar seguro e devidamente autorizada a fazê-lo pela SUSEP. Seu papel é emitir apólices de seguros e, em caso de sinistro, cumprir com os termos da indenização firmados na apólice (MAIS RETORNO, 2020)

Como foi dito, o seguro é um contrato bilateral, onde a companhia seguradora se obriga perante os segurados a indenizá-los de prejuízos futuros e

incertos, decorrentes de eventos imprevistos, tais como: acidentes, incêndios, naufrágios, roubos, desastres de veículos e etc. Representa, assim, uma forma de previdência de enorme utilidade. Desse modo, contra o pagamento de quantia reduzida, o segurado garante antecipadamente o seu equilíbrio econômico, por meio de reembolso ou indenizações que a seguradora irá lhe fazer dos prejuízos de alguma forma sofridos. Mas, como a maioria dos contratos possuem um prazo, não seria diferente com contrato de seguros. Portanto, se o sinistro estiver pendente e não for liquidado dentro do prazo de um ano, a contar do evento, o segurado é obrigado a ingressar em juízo com ação cautelar de interrupção de prescrição e intentá-la quantas vezes forem necessárias, sob pena de, não o fazendo perder seu direito de pedir ao segurador o reembolso ou indenização devida (RAMIRES, 2000).

No entanto, o Superior Tribunal de Justiça, em 11/10/1999, editou a súmula N° 229, disciplinando o assunto, como sendo: O pedido do pagamento de indenização à seguradora suspende o prazo de prescrição até que o segurado tenha ciência da decisão.

Somente segurado e segurador estão submetidos a prescrição anual, desde que a ação seja de contrato de seguros. A ação da vítima contra o responsável pelo dano, proveniente de ato ilícito, sujeita-se a prescrição ordinária de 20 anos (RAMIRES, 2000).

O artigo 766 do Código Civil estabelece as consequências para o descumprimento de informações pelo segurado ou seu representante, no caso de a informação inexata omitir ou influir na decisão da seguradora de aceitar a proposta ou na tarifação do prêmio.

Art. 766. Se o segurado, por si ou por seu representante, fizer declarações inexatas ou omitir circunstâncias que possam influir na aceitação da proposta ou na taxa do prêmio, perderá o direito à garantia, além de ficar obrigado ao prêmio vencido.

Parágrafo único. Se a inexatidão ou omissão nas declarações não resultar de má-fé do segurado, o segurador terá direito a resolver o contrato, ou a cobrar, mesmo após o sinistro, a diferença do prêmio (BRASIL, 2002).

Há ainda o dever de proteção recíproca no contrato de seguros, derivado da boa-fé, exige do segurado que se abstenha da prática de determinados atos. Um dos princípios do contrato de seguro é o princípio do absteísmo, onde diz que, tais pessoas devem se portar, em relação ao interesse segurado, como se não houvesse seguro. Isto diz que, sua conduta deve ser no sentido de não querer, de não aumentar e de não provocar o risco (ENS, 2019).

Tanto que, o artigo 762 do Código Civil torna nulo o contrato de seguro especificamente em relação aos atos dolosos do segurado: “Art. 762. Nulo será o contrato para garantia de risco proveniente de ato doloso do segurado, do beneficiário, ou de representante de um ou de outro”.

Por ser um tanto difícil se se provar de forma contundente a prática de ato doloso pelo segurado, a jurisprudência tem admitido que a seguradora, para comprovar que a indenização não deve ser paga com base nesse dispositivo, utilize a chamada prova indiciária, que consiste em fortes evidências, em flagrantes indícios de dolo, conforme decisão do STJ (2016 apud ENS, 2019):

DIREITO SECURITÁRIO. RECURSO ESPECIAL. PARTICIPAÇÃO EM DISPUTA AUTOMOBILÍSTICA. “RACHA”. “PEGA”. CONFIGURAÇÃO DE AGRAVAMENTO INTENCIONAL DO RISCO. ART. 768 DO CÓDIGO CIVIL DE 2002. ATO DE AGRAVAR CONDUTA PRATICADA, EM REGRA, DIRETAMENTE PELO SEGURO. PECULIARIDADES DO CASO CONCRETO. TERCEIRO NÃO ACOBERTADO PELA APÓLICE. INOBSERVÂNCIA DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS. ACÓRDÃO MANTIDO. RECURSO NÃO PROVIDO.

[...]

2. No caso de disputa automobilística, os condutores dos veículos automotores, por meio de ato consciente e voluntário e em verdadeira competição urbana, geralmente empregam velocidade superior ao permitido pela via, sabendo que tal prática pode gerar danos a si, a seus próprios carros e, o que é mais grave, à vida das pessoas

3. nesse contexto, a participação em disputa automobilística configura hipótese intencional do risco a ensejar a perda da cobertura securitária.

[...]

5. Na hipótese dos autos, a apólice securitária consigna expressamente que o veículo segurado não pode ser dirigido por pessoa menor de 26 anos. Assim como à época do acidente, o terceiro responsável pela prática do “racha” possuía 21 anos de idade, houve a inobservância dos termos da apólice, razão pela qual não há falar em pagamento de indenização securitária.

6. Recurso especial não provido.

Atualmente, a contratação de seguros pode ser feita de forma direta ou mediante intermediação por corretores de seguros ou por agente autorizado da seguradora, o que não é muito comum no segundo caso. O agente autorizado mantém com a seguradora uma relação contratual, assim ele representa os interesses da seguradora, e desta forma, a seguradora responde solidariamente pelos atos praticados por ele caso cause danos ao segurado ou a terceiros. O agente autorizado não se confunde com a figura do corretor de seguros, onde o mesmo, por força do art. 17 da lei N° 4.594/1964, não pode ser sócio, administrador, procurador, despachante ou empregado de companhias seguradoras. Sendo intermediário com total

independência em relação à seguradora, o corretor de seguros deve procurar concretizar ao máximo os interesses do segurado (IBIDEM, 2019).

Os costumes também são considerados fontes para o direito dos seguros privados, destacam-se os costumes mercantis. O costume deriva do uso reiterado de certas práticas que acontecem de modo uniforme, repetidamente e duradouro. Em contraste da lei, que é produzida pelo Estado, o costume se exterioriza de necessidades sociais e movimentos de autorregulação e complementação da ordem jurídica, dando assim, juntamente com os princípios, certa flexibilidade às normas escritas que em regra, são extremamente rígidas (GRAVINA, 2020).

3. A OBRIGATORIEDADE DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGAS

O risco é aquilo que existe uma probabilidade considerável de acontecer e, caso ocorra, pode trazer diversas consequências para a atividade em questão. No caso da atividade de transporte de cargas, a possibilidade de algo ocorrer ao motorista, à carga ou ao veículo é imensa e podem trazer prejuízos financeiros, de pessoal e até mesmo, jurídicos (BRANDÃO, 2019).

A atividade de transportes de cargas vem se tornando cada dia mais complexa e com maior número de riscos e prejuízos. Historicamente, existe um aumento generalizado de ocorrências, principalmente de roubo e furto de cargas, seja em determinadas regiões ou pelo tipo de mercadoria específica. Por este motivo, alguns tipos de produtos para serem transportados e segurados, necessitam de ações como: obrigatoriedade de rastreamento, escolta e cadastro de motoristas. Ações mais conhecidas como gerenciamento de riscos (MUTUUS SEGUROS, 2020).

O gerenciamento de riscos conta com iniciativas estratégicas e preventivas de segurança. Além disso, permite que as transportadoras, a partir de informações precisas, possam identificar e prevenir os riscos inerentes à atividade de transporte (MUTUUS SEGUROS, 2020)

Para realizar o PGR (plano de gerenciamento de riscos), se faz necessário entender, quais os tipos de veículos utilizados na operação, mercadorias em trânsito, tipos de profissionais, trajetos percorridos, valores envolvidos, armazenagem e quaisquer outras informações que sejam de interesse da seguradora. Com essas

informações torna-se mais fácil verificar quais são os riscos no transporte de carga, a probabilidade deles ocorrerem e qual o grau das possíveis consequências, e desta forma, elaborar o melhor plano de gerenciamento de riscos para cada tipo de operação (MAPLINK, 2019)

Para o gerenciamento de riscos, é importante saber os maiores problemas que as mercadorias podem enfrentar durante o trajeto, desde a sua saída da empresa. Podemos identificar os seguintes riscos comuns aos transportadores: imprudência, imperícia e negligência do motorista; roubo de cargas; acidentes em razão da má conservação das estradas; perdas de produtos em razão do manuseio e transporte inadequados; atrasos na entrega. São exemplos de problemas comuns aos transportadores e não tão raros, com isso, merecem uma atenção especial e também de intervenções mais efetivas (BEATRIZ, 2018).

Os procedimentos de gerenciamento de riscos podem se dividir em: corretivo, preventivo e fiscalizador.

O gerenciamento de riscos corretivo consiste na comparação de informações apuradas em eventos com as características da operação, não só identificando o fator causador como também implementando novos procedimentos, adequações e treinamentos. O preventivo é todo o conjunto de ações que se destinam a garantir melhorias e minimizar as perdas na operação. Já o fiscalizador, nada mais é que as inspeções para a verificação do cumprimento dos procedimentos previamente determinados (ENS, 2019).

Alguns dos principais mecanismos adotados no gerenciamento de riscos para viabilizar a aceitação pelas seguradoras são: Consulta a cadastro de motoristas e proprietários de veículos de transportes, rastreamento, monitoramento e roteirização e também a escolta armada (ENS, 2019)

A consulta a cadastro possui informações sobre motoristas, ajudantes, veículos e seus proprietários, assim, o segurado conhecerá o perfil do futuro contratado para transportar as suas cargas. O Rastreamento consiste na localização do veículo transportador, geralmente é feita via satélite, rádio ou sinal de telefonia celular. O monitoramento é realizado por empresa especializada, ela recebe o sinal da empresa de rastreamento e com ele acompanha a viagem trecho a trecho. A roteirização define as melhores rotas para assim evitar locais de alto risco. A escolta

nada mais é que o acompanhamento de um veículo especializado ao veículo transportador (ENS, 2019).

Todas as providências relacionadas à implantação de gerenciamento de risco são de responsabilidade do próprio interessado, ou seja, o embarcador ou o transportador (ENS, 2019)

Dito isso, o gerenciamento de riscos é uma metodologia muito interessante, pois visa minimizar situações que têm potencial de dificultar a execução do transporte de cargas. Logo, trata-se de ações e estratégias destinadas a prevenir os riscos (BEATRIZ, 2018).

No decorrer de 2019, foram registrados um total de 18.382 ocorrências de roubos de cargas no Brasil, os prejuízos no setor foram de R\$1,40 bilhão, uma quantidade alta que acaba preocupando o mercado transportador, além dos empresários, e os estados, pois são milhões de mercadorias que simplesmente “desaparecem” sem qualquer tipo de tributação (BERNARDINO, 2020).

No entanto, é possível perceber, que se comparado ao mesmo período no ano de 2018, houve uma considerável redução no número de ocorrências, sendo que, em 2018 o número de ocorrências foi de 22.183 casos. Segundo Bernardino (2020), a redução está diretamente relacionada com o investimento das empresas, em tecnologias e medidas de segurança, mas, os números continuam inaceitáveis.

Já em relação aos acidentes rodoviários, foram contabilizados mais de 50 mil, 20% desses acidentes, envolvem veículos transportadores de cargas. Número esse, que de certa forma também melhorou se compararmos ao mesmo período em 2017, se revela que foram contabilizados 89.396, desses, 27,45% envolviam veículos comerciais de transporte. Ainda assim, pode se afirmar que a ocorrência envolvendo um caminhão traz um risco infinitamente maior, devido às características e ao porte do veículo (CNT, 2019).

Diante do exposto, se fez necessário a adoção de medidas cautelares, para tentar preservar e diminuir os prejuízos ao patrimônio que o acidente, o furto e o roubo podem causar, tanto aos empresários, como ao próprio estado. Podemos citar como medidas de segurança: o rastreamento de carga, o monitoramento da carga, o acompanhamento, a escolta armada e o seguro de transportes.

Como uma forma de diminuir os prejuízos advindos dos acidentes rodoviários, que são preocupantes há muitos anos, houve a publicação do decreto 61.867, quem em seu artigo 10, diz o seguinte:

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 sobrevindos à carga que lhes tenha sido confiada para transporte, contra conhecimento ou nota de embarque (BRASIL, 1967).

As normas editadas estão em vigor até hoje, sendo que, em 05 de janeiro de 2007, o art. 13 da lei 11.442 ratificou os dispositivos contidos no decreto citado, mantendo a obrigatoriedade da contratação do seguro (ENS, 2019, p. 24).

O seguro de transporte se faz de grande importância quando se analisa as estatísticas de acidentes rodoviários envolvendo veículos transportadores. Na maioria das operações de transportes no país o transportador carrega as mercadorias de terceiros (embarcadores), logo o transportador é responsável por toda a mercadoria enquanto em sua posse. Logo, caso ocorra algum sinistro, é preciso que as empresas transportadoras tenham algum respaldo, e é por esse motivo que o seguro de transporte de cargas se torna essencial para quem exerce esta atividade. (RODOBENS, 2017).

O seguro de transportes é dividido basicamente em duas partes: seguro de transportes e seguro de responsabilidade civil do transportador de cargas.

O seguro de transportes é contratado diretamente pelo embarcador, em geral, o dono da carga. Acontece basicamente quando o próprio embarcador é quem faz o transporte de suas mercadorias. Tal seguro tem como objetivo restituir ao segurado os prejuízos causados aos bens, decorrentes de algum sinistro durante o processo de transporte, em que havia cobertura na apólice (ENS, 2019).

O seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, mais conhecido pela sua sigla RCTR-C, é contratado obrigatoriamente pelo transportador, visa restituir ao dono da mercadoria o bem que está em sua responsabilidade durante a viagem. Nesse sentido, o transportador é o próprio segurado, porém, o beneficiário do seguro é o embarcador (ENS, 2019).

De acordo com Martins (2000) o seguro RCTR-C, ampara o transportador contra os seguintes riscos: colisão, capotamento, abalroamento e tombamento do

veículo; incêndio ou explosão do veículo transportador; riscos de incêndio ou explosão nos depósitos usados pelo segurado.

Algumas coberturas que o seguro RCTR-C não poderá cobrir, em consonância com as normais gerais da SUSEP, são as seguintes: dolo do segurado, caso fortuito ou força maior, insuficiência da embalagem, embarque ilícito, guerra ou greve e contaminação radioativa (RAMIRES, 2000).

Outro ponto importante a se falar, no que se refere ao seguro de transportes é a sub-rogação de direitos. Após o pagamento da indenização ao segurado, o comprovante valerá como instrumento de cessão, a seguradora ficará sub-rogada, até o valor pago, em todas as ações do segurado contra aqueles que tenham causado os prejuízos indenizados pela seguradora ou para eles concorrido. Além disso, é ineficaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, os direitos de sub-rogação (ENS, 2019).

Diante disso, existe também a dispensa do direito de regresso (DDR), que consiste basicamente em uma cláusula em favor dos transportadores para quais as mercadorias dos embarcadores são entregues. Com essa cláusula, a seguradora do embarcador emite um documento, assegurando que não acionará a transportadora em caso de sinistro envolvendo os riscos cobertos pelo seguro RCF-DC, como no caso do roubo, desde que tenha seguido as exigências de gerenciamento de riscos. Esta cláusula não dispensa a contratação obrigatória do seguro de responsabilidade civil pelo transportador rodoviário (GALIZA, 2017).

Além dos casos previstos em lei e nas condições da proposta, a seguradora se isentará das obrigações do contrato de seguro se: o segurado fizer declarações falsas ou incompletas, o segurado deixar de cumprir as obrigações acordadas na apólice, o segurado, procurar obter benefícios e vantagens ilícitas sobre o seguro (ENS, 2019)

De forma geral, a maneira mais adequada do segurado comunicar a seguradora sobre o tipo, valor, quantidade da mercadoria transportada, é por meio das averbações. Essa comunicação deve ser realizada antes da saída do veículo, e deve seguir uma rigorosa sequência numérica. O não cumprimento do dever de comunicar a seguradora sobre todos os embarques, quaisquer que sejam os valores, isentará a companhia de efetuar o pagamento devido no caso do sinistro, mesmo que o embarque sinistrado tenha sido averbado (ENS, 2019).

Várias são as formas de averbações nos seguros de transportes. Por exemplo, o segurador poderá inserir na apólice cláusula especial, permitindo ao transportador a entrega de uma averbação simplificada, que poderá ser semanal, quinzenal ou mensal. Esse tipo de averbação é muito comum ao seguro de transporte nacional (seguro do embarcador). Poderá também utilizar da forma de averbação diária em sua operação de transporte, que deverá ser feito por um formulário onde o transportador irá avisar a seguradora mediante postagem nas várias caixas de que o departamento de correios dispõe para essa finalidade. No entanto, a forma mais comum de averbação é a averbação eletrônica, que é um sistema moderno que substitui o antigo formulário de averbação de seguros com inúmeras vantagens. Com esse sistema o transportador mantém um canal aberto com a seguradora, que será avisada sempre que um transporte for realizado, sendo sempre antes da viagem (RAMIRES, 2000).

Em regra, os prêmios dos seguros RCF-DC e RCTR-C são cobrados pela seguradora, tomando por base a distância a ser percorrida e o valor das mercadorias declarados no conhecimento de transporte ou manifesto de carga. As taxas previstas por casa ramo de seguro são negociadas com o segurador e dependendo do interesse comercial, o corretor obtém ou não taxação menor (RAMIRES, 2000).

No que se refere ao seguro de RCTR-C as taxas de cobertura seguem uma tabela referencial disponibilizada pela SUSEP, que poderá variar de acordo com a origem e o destino da mercadoria transportada, somente, não importando o valor embarcado, onde a seguradora entender que há maior periculosidade, haverá maiores taxas. Já para coberturas adicionais, existem taxas específicas para cada uma delas. (ENS, 2019)

Um exemplo claro de como funciona as taxas e a aplicação da tabela é o seguinte: imagine uma carga com o valor de R\$100.000,00 (cem mil reais), com origem em Goiás e destino em São Paulo, segundo a tabela de taxas RCTR-C, a taxa aplicada deverá ser de: 0,06%. Para calcularmos o prêmio do seguro dessa carga, deveremos calcular o valor da carga multiplicado pela taxa, no caso, 0,06%. Nesse caso tem-se, $R\$100.000,00 \times 0,06\% = R\$60,00$ (Prêmio do seguro) (ENS, 2019)

Existe ainda, o prêmio mínimo aplicado nos ramos RCTR-C e RCF-DC para a manutenção de suas apólices, em março de 2000, o prêmio mínimo variava entre

os valores de R\$1.500,00 a R\$2.000,00, nos dias atuais, o prêmio mínimo possível é de R\$500,00 (RAMIRES, 2000)

O segurador, para conceder a cobertura de seguros de transportes pretendida pelo segurado, analisa os seguintes aspectos técnicos: tipo de mercadoria, embalagem e veículo transportador (frota própria, terceiros, motoristas agregados), percurso, quantidade de embarques por mês e valores embarcados (valor máximo transportado, valor médio transportado e valor máximo armazenado). Além disso, outros pontos analisados pelo segurador são: sua experiência anterior, data da fundação da empresa, gerenciamento de riscos e quaisquer outras informações de interesse do segurador (RAMIRES, 2000).

Diante de todo o exposto, pode-se perceber que contar com um bom seguro de carga é fundamental para minimizar os riscos operacionais das empresas de transporte e logística. Visto que, a atividade está exposta a diversos perigos potenciais como acidentes, roubo, furto e falta de infraestrutura das vias. Assim, o seguro de transportes representa um ponto chave na segurança do transportador e do embarcador da mercadoria, garantindo a tranquilidade e a perfeita execução de suas respectivas operações (BSOFT, 2019).

CONCLUSÃO

Com a presente pesquisa, observou-se que o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas é de suma importância, não só para a segurança daqueles que exercem a atividade de transportes, mas também para a economia do Brasil.

A infraestrutura das estradas brasileiras, juntamente com a falta de educação e fiscalização no trânsito, corrobora para que as estradas rodoviárias sejam um verdadeiro show de horrores. Conforme foi demonstrado no presente artigo, os índices de roubo, furto e acidentes no trânsito são de números astronômicos, por esse motivo, não se pode contar somente com a sorte para chegar ao destino sem nenhum dano à mercadoria.

Além da segurança aos transportadores, é comercialmente interessante a eles possuir um contrato de seguro, nenhum embarcador com discernimento entregaria uma carga normalmente avaliada em mais de R\$100.000,00 a um micro

transportador, com abertura recente de sua empresa e capital social de R\$10.000,00. Já com a apólice de seguros este mesmo micro transportador iniciante consegue concorrer com iguais condições com os grandes transportadores, detentores de maior parcela do mercado de transportes.

O seguro de transporte já passou por muita evolução desde o seu surgimento até os dias atuais, há registro de contratos de seguros feitos há milhares de anos antes de cristo, com tanto tempo de evolução, o contrato de seguros foi totalmente moldado à realidade, razão pela qual está totalmente adequado ao comércio em qualquer área, de qualquer país.

Quanto a sua obrigatoriedade, tema central do presente trabalho. Podemos usar como exemplo o uso de cintos de segurança ao dirigir veículos automotor, por muito tempo se falou do quanto o seu uso poderia prevenir a fatalidade de grande parte dos acidentes, nesse caso, o bem a ser preservado é a vida, e ainda assim só se tornou comum o uso dos cintos de segurança após uma lei impor sanções graves e multas. Da mesma forma, pode ser aplicado ao seguro de modo geral, aquele que contrata acredita ser um mal necessário, mesmo após grandes especialistas na área dizerem o contrário.

Ante aos problemas encontrados em sede de pesquisa, sugere-se que haja maior fiscalização por parte dos órgãos do sistema nacional de trânsito, pois o texto do decreto lei 61.867/67 se tornou apenas um papel escrito, sem aplicabilidade alguma. Desse modo, a longo prazo poderia se transformar a segurança, o controle financeiro em prioridade, até mesmo algo cultural, em que todos aplicam em suas vidas e atividades profissionais. Evitando boa parte das surpresas presentes no dia a dia da atividade de transporte.

Com base nos estudos realizados, conclui-se a pesquisa respondendo que o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas tem fundamento para ser obrigatório, visto a irresponsabilidade por grande parte dos empresários que preferem contar com a sorte, e também pela falta de infraestrutura presente nas rodovias do país. Desse modo, não há outra forma senão recorrer ao seguro como forma de proteção própria e de terceiros

REFERÊNCIAS

AJAME, Omar. **Conheça os 5 tipos de seguros mais procurados no Brasil em 2019.** Disponível em: < <https://www.textecnologia.com.br/blog/corretores-iniciantes/tipos-de-seguros-2019/>>. Acesso em 04 out. 2020.

AZEVEDO, Gustavo H. W. de. **Seguros, matemática atuarial e financeira** – São Paulo: Saraiva, 2008.

AZUL SEGUROS. **Seguros: entenda o segurês.** Disponível em: < <https://www.azulseguros.com.br/fique-por-dentro/dicionario-de-seguros/seguro-entenda-o-segures/>>. Acesso em 25 set. 2020.

BEATRIZ, Ana. **Compreenda a importância do gerenciamento de riscos para o transporte de cargas.** Disponível em: <<https://cargox.com.br/blog/compreenda-a-importancia-do-gerenciamento-de-riscos-para-o-transporte-de-cargas>>. Acesso 20 set. 2020.

BLAY, Marcelo. **O futuro promissor do mercado de seguros no Brasil pós covid-19.** Disponível em: < <https://www.revistaapolice.com.br/2020/06/o-futuro-promissor-do-mercado-de-seguros-no-brasil-pos-covid-19/>>. Acesso em 03 out. 2020.

BRANDÃO, Bruna. **Passo a passo do gerenciamento de riscos no transporte de cargas.** Disponível em:<<https://maplink.global/blog/gerenciamento-risco-transporte-carga/>>. Acesso em 20 set. 2020.

BRASIL. **Decreto no 61.867, de 11 de dezembro de 1967.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D61867.htm#:~:text=transportadores%20em%20geral,Art.,conhecimento%20ou%20nota%20de%20embarque>. Acesso em: 10 set. 2020.

BSOFT. **Seguro de carga: confira um guia completo!** Disponível em: <<https://bsoft.com.br/blog/seguro-de-carga>>. Acesso em: 11 out. 2020.

CNSEG. **História do seguro.** Disponível em: <<https://cnseg.org.br/conheca-a-cnseg/mercado/historia-do-seguro.html>>. Acesso em 27 set. 2020.

CNSEG. **Mercado de seguros será severamente impactado pela COVID-19, mas sairá da pandemia mais coeso e com mais condições de transformação tecnológica e de oferecer produtos inovadores.** Disponível em: < <https://cnseg.org.br/noticias/mercado-de-seguros-sera-severamente-impactado-pela-covid-19-mas-saira-da-pandemia-mais-coeso.html>>. Acesso em: 03 out. 2020.

CNT Confederação Nacional de Transportes. **18 mil ocorrências de roubo de cargas em 2019.** Disponível em:<https://www.portalntc.org.br/noticias/destaques/6348-18-mil-ocorrencias-de-roubo-de-cargas-em-2019-revela-pesquisa-da-ntc-logistica-2.html>. Acesso em 10 set. 2020.

CNT Confederação Nacional de Transportes. **Acidentes Rodoviários com Caminhões**. Disponível em: <<https://cnt.org.br/acidentes-rodoviarios-caminhoes>. Acesso em 10 set. 2020.

DIÁRIO DO NORDESTE. **Cultura do saque**. Disponível em: <<http://blogs.diariodonordeste.com.br/seudireito/cultura-do-saque-pegar-mercadorias-caidas-em-vias-e-crime-e-pode-levar-a-prisao-em-flagrante/>>. Acesso em 15 abr. 2020.

ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS. Diretoria de Ensino e Produtos. **Direito e legislação de seguro de transportes**. Assessoria técnica de Jonas Stipp de Andrade. 5. ed. Rio de Janeiro: Funenseg, 2007. 66 p.

ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS. Diretoria de Ensino Técnico. **Seguros de transportes**. Supervisão e coordenação metodológica da Diretoria de Ensino Técnico / Assessoria técnica de Raphael Saydi Mussi. -- 2.ed. -- Rio de Janeiro: ENS, 2019.

FENASEG. **História do seguro no mundo**. Disponível em: <https://www.sindsegrs.com.br/institucional/historia-do-seguro/historia-do-seguro-no-mundo/>. Acesso em 26 set. 2020.

GALIZA, Francisco. **Retrato do seguro de Transportes de Cargas no Brasil**. Disponível em: <<https://cnseg.org.br/data/files/4E/B2/10/42/DDC4B61069CEB5A63A8AA8A8/web%20-%20LIVRETO%20TOPICOS%20ESPECIAIS%20-%20Transportes%20rev3.pdf>>. Acesso em 15 set. 2020.

GANDRA, Alana. **Faturamento do mercado de seguros**. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-11/faturamento-do-mercado-de-seguros-cresceu-186-em-setembro#:~:text=O%20faturamento%20do%20mercado%20de,faturamento%20de%20R%24%20196%2C583%20bilh%C3%B5es.>>. Acesso em 03 out. 2020.

GRAVINA, Maurício Salomani. **Direito dos seguros** – São Paulo: Almedina, 2020.

GNP. **Saiba mais sobre a profissão do corretor de seguros**. Disponível em: <https://www.gnpseguros.com.br/noticias/saiba-mais-sobre-a-historia-da-profissao-do-corretor-de-seguros/207>>. Acesso em 26 set. 2020.

INFOJOBS. **Corretor de seguros**. Disponível em: <https://www.infojobs.com.br/artigos/Corretor_de_Seguros__2245.aspx>. Acesso em 27 set. 2020.

KONKERO. **Segurado – o que é e o que significa**. Disponível em: <<https://www.konkero.com.br/financas-economizar/segurado-o-que-e-e-o-que-significa>>. Acesso em 15 nov. 2020.

LIMA, Cesar de Aquino. **A história do seguro. 2018**. Disponível em: <<https://www.revistaapolice.com.br/2018/10/a-historia-do->

SUSEP. **História do seguro.** Disponível em:<<http://www.susep.gov.br/menu/a-susep/historia-do-seguro#:~:text=A%20atividade%20seguradora%20no%20Brasil,objetivo%20operar%20no%20seguro%20mar%C3%ADtimo>>. Acesso em: 16 jun. 2020.

TSS. **A história do seguro.** Disponível em:< <https://www.tudosobreseguros.org.br/a-historia-do-seguro/#:~:text=A%20hist%C3%B3ria%20do%20seguro%20remonta,do%20Oriente%20para%20comercializar%20camelos.&text=A%20forma%20de%20seguro%20%C3%A9,a%20emiss%C3%A3o%20da%20primeira%20ap%C3%B3lice>>. Acesso em 25 set. 2020.