

# O ALTO CUSTO DO GERENCIAMENTO DE RISCOS

\*Neuto Gonçalves dos Reis

A responsabilidade do transportador pela integridade das mercadorias que movimenta é objetiva, isto é, independe de culpa ou dolo.

Segundo o jurista Miguel Reale, “quando a estrutura ou natureza de um negócio, como o de transportes, implica a existência de riscos inerentes à atividade desenvolvida, impõe-se a responsabilidade objetiva de quem dela tira proveito.”

Por isso, o artigo 749 do Código Civil recomenda que o transportador conduza a “coisa a seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto.”

Esta responsabilidade, no entanto, tem limites temporais e de valores muito claros. De acordo com o artigo 750 do Código Civil, “a responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele e seus prepostos recebem a coisa; e termina quando é entregue ao destinatário ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.”

## Cláusulas excludentes

Há também situações que eximem a responsabilidade do transportador. As cláusulas excludentes da sua responsabilidade são aquelas contidas no artigo 12 da Lei nº 11.442/2007:

- Ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário;
- Inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor;
- Vício próprio ou oculto da carga;
- Manuseio, embarque, estiva ou descarga executados pelo expedidor, destinatário ou consignatário;
- Força maior ou caso fortuito;
- Contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte.

Assim, se o embarcador, por exemplo, deixar de usar um engradado de madeira para embalar seu produto em um papelão fino e inseguro, o transportador não será responsável pelos danos e avarias sofridos pela carga.

Da mesma forma, pode se eximir da responsabilidade quando a mercadoria recebida em confiança contenha vício intrínseco ou impossível de ser detectado. Ou ainda quando a avaria tenha sido provocada por manuseio da carga realizado pelo próprio embarcador ou tiver contratado seguro de responsabilidade do transportador.

Por sua vez, a força maior caracteriza-se toda vez que ocorrer fato previsível, porém inevitável, como é o caso de um assalto à mão armada. Já o caso fortuito constitui fato imprevisível (por exemplo, greves, raio ou terremoto).

## Risco rodoviário



Para se acobertar destas cláusulas excludentes, a legislação determina que o embarcador faça, obrigatoriamente, o seguro de Transporte Terrestre (RR – Risco Rodoviário). O Decreto 61.687/67 exige do embarcador seguro para cobrir casos fortuitos ou força maior ou seja, extorsões, furtos, roubos, apropriação indébita e estelionato, praticado quando não ocorre negligência do transportador.

O seguro do Risco Rodoviário tem como cobertura básica colisão, capotagem e tombamento; incêndio, explosão e raio durante o transporte; inundação e desmoronamento durante o transporte; roubo (assalto à mão armada); desaparecimento total do carregamento; e extravio de volumes inteiros.

Mediante pagamento de taxa extra o RR pode cobrir ainda os riscos de roubo (Portaria Susep 157, de 25/05/2001).

Podem ser contratadas também coberturas adicionais para amassamento, arranhadura; água de chuva; contaminação; quebra e má arrumação; derrame e vazamento; operação de carga e descarga; furto qualificado parcial; incêndio em armazém portuário; deterioração por descongelamento; greves, tumultos e comoções civis.

### **Obrigação de indenizar**

Salvo os casos acima, são inúmeros os casos em que o transportador pode ser obrigado a indenizar o usuário. Por exemplo: avaria total ou parcial resultante de colisão, capotamento, tombamento ou incêndio de veículos ou armazéns; má estiva, carregamento inadequado; água de chuva e inundação; desaparecimento total ou parcial da mercadoria devido à perda durante o transporte, apropriação indébita, furto, roubo etc.

Há também situações em que o transportador pode ser responsabilizado por danos causados a terceiros pela carga transportada: perecimento ou contaminação do produto, atrasos anormais na execução do transporte, acidentes provocados pela carga, danos à saúde pública ou ao meio ambiente (em especial no transporte de produtos perigosos) etc.

É preciso incluir ainda nesta relação as multas a que está sujeito o transportador, geralmente proporcionais ao valor da mercadoria, mas desproporcionais à intensidade da culpa ou ao prejuízo causado ao erário. Muitas vezes, são causadas por funcionários subalternos ou prepostos, o que impede a transferência do prejuízo ao usuário ou ao funcionário responsável.

### **Muitas variáveis**

O custo do gerenciamento de risco varia com vários fatores:

- Valor da mercadoria
- Distância ou tempo de duração do transporte
- Pesos e dimensões da mercadoria
- Embalagem
- Tipo de estrada
- Equipamento de transporte
- Número de manuseios e transbordos
- Gerenciamento adequado do risco
- Tipo de produto
- Características de comercialização do produto



- Possibilidade de identificação do lotes, número de série
- Itinerário

Quanto mais leve a carga, maior a possibilidade de furto. Um contêiner, por exemplo, reduz substancialmente as possibilidades de furto em relação a caixotes não cintados, caixas de papelão ou sacos não amarrados; estes, por sua vez, são mais seguros que material frágil sem embalagem ou embrulhado em papel.

Rodovias de terra ou em mau estado aumentam os riscos. Quanto mais a carga tiver de ser manuseada ou transbordada, maior o risco avaria.

### Fatores agravantes

Existem também fatores que agravam o risco:

- Deficiências de recrutamento, seleção e treinamento de pessoal (aliciamento e infiltração)
- Excessos e/ou descontrole na terceirização (idem)
- Alta rotação de pessoal (idem)
- Sobrecarga dos veículos
- Excesso de jornada de motoristas
- Incompatibilidade de cargas
- Veículos inadequados
- Elevada idade da frota/deficiências de manutenção
- Desequilíbrio de fluxo (exemplo: Nordeste)
- Picos do final do mês
- Mau estado de conservação das rodovias
- Aumento das atividades de roubos de veículos e depósito

### Gerenciamento de riscos

Para reduzir os riscos resultantes da sua responsabilidade objetiva, o transportador deve lançar mão de medidas adequadas de Gerenciamento de Riscos.

O Gerenciamento de Riscos consiste na identificação, análise, avaliação e tratamento dos riscos com o objetivo de minimizar a possibilidade e a probabilidade da ocorrência de incidentes e acidentes.

Isso envolve principalmente medidas de prevenção de riscos. Bons exemplos são o rastreamento/monitoramento da frota e das mercadorias, escolta armada, plano de viagem, cuidados na contratação de terceiros etc.

A empresa pode também adotar medidas de redução de riscos. Por exemplo, usar carroçaria fechada no lugar da aberta, escolher equipamentos mais seguros e imprimir rapidez no atendimento aos sinistros.

Outra estratégia consiste na transferência de riscos, ou seja na realização de seguros como o de acidentes avarias (RCTR-C – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas), que é obrigatório, e o RCF-DC, de Responsabilidade Civil Facultativo de Desvio de Cargas e ainda o RCF-DP, de Responsabilidade Civil Facultativo para cobertura Danos Pessoais e o RCF-DM, de Responsabilidade Civil Facultativo para cobertura de Danos Materiais.



As empresas podem ainda optar pela retenção de determinados riscos. Um bom exemplo, é deixar de fazer o chamado seguro de “casco”, para cobrir danos de colisão, incêndio e roubo, que pode resultar muito caro. De qualquer maneira, não se pode deixar de prever na planilha de custos uma verba para cobrir estas ocorrências.

Muitas vezes, a necessidade de coordenar todas essas ações exige a criação pela empresa de transportes de um órgão especializado em gerenciamento de riscos, que mobilize pessoal de segurança e recursos tecnológicos avançados, como o rastreamento de veículos por meio de satélites, rádios e/ou computadores de bordo, escolta de veículos e medidas capazes de aumentar a segurança patrimonial de suas instalações.

A combinação de tais medidas reflete uma decisão empresarial, tomada a partir do exame de variáveis tais como a potencialidade do risco, a probabilidade de que ele se materialize, custos financeiros da sua transferência, prevenção ou redução etc.

No transporte rodoviário de cargas, todavia, esta decisão é limitada por exigências legais, que impõem a transferência compulsória de determinados riscos, sob a forma de seguros, cujos prêmios nem sempre são compatíveis com as coberturas e indenizações oferecidas.

Constata-se, pois que os seguros representam uma das parcelas relativas à responsabilidade e ao risco do transportador, mas não a única, nem a mais significativa. Mesmo que o embarcador desonere o transportador da responsabilidade pelos seguros, ele continuará arcando com todas as despesas de prevenção, redução e retenção de riscos.

Mesmo que desonerado do seguro, o transportador não se exime das cautelas normais para proteger a carga. Caso contrário, o risco das suas operações aumentará de tal forma que a seguradora não tardará a aumentar os prêmios ou exigir a sua substituição por outro fornecedor.

### **Redução de riscos**

Para reduzir os riscos, sugere-se que a empresa tenha funcionários designados para negociar fretes e verificar documentos pessoais e dos veículos de autônomos e que o carregamento só seja liberado mediante autorização de superior destes funcionários.

A verificação do documento do motorista devem envolver RG, Habilitação, prontuário no Detran, inscrição no INSS ou Carteira Profissional, comprovante de residência etc.

O motorista deve ser identificado por cadastro, com foto ao lado do veículo, anotação das últimas três viagens, características pessoais, referências etc.

Devem ser consultados também os cadastros das corretoras de seguros e das gerenciadoras de riscos.

A vistoria do veículo deve envolver documentação, lonas, cordas, cantoneiras, tábuas do fundo, idade, placas e lacres, pneus, estepe, motor, escapamento, extintor etc.

As ações preventivas incluem elaboração de comprimento de normas de segurança, fracionamento de cargas de alto valor e planos de viagem (roteirização, pontos de parada, horários, alternância de rotas etc.)

Áreas críticas podem exigir, além de rastreamento, escoltas armadas ou mesmo a formação de comboios de veículos.



A conduta do motorista deve ser avaliada durante a viagem e a comunicação com o veículo deve ser permanente.

### **Quanto custa**

Fica claro que o gerenciamento de riscos envolve custos elevados. Balanço parcial da Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) aponta que, em 2013, foram registradas 15,2 mil ocorrências de roubo de cargas nas rodovias brasileiras. O número é 5% maior que o total de 2012, quando foram 14,4 mil casos. O prejuízo financeiro deve totalizar R\$ 1 bilhão, contra R\$ 960 milhões do ano anterior.

A região Sudeste concentra a maior parte das ocorrências, com quase 82% dos roubos. Entre os estados, São Paulo lidera o ranking, com 52,4%. Os principais alvos dos criminosos são produtos alimentícios, cigarros, eletroeletrônicos e farmacêuticos.

Cerca de 70% dos ataques de criminosos se concentram em áreas urbanas, durante coleta e entrega de mercadorias. Os outros 30% são em rodovias. Apesar disso, o prejuízo, no segundo caso, é maior devido à quantidade e ao valor das mercadorias.

Nas áreas urbanas, os criminosos agem em semáforos, postos de entrega e invadindo depósitos de carga, que estão se transformando em verdadeiras fortalezas. Nas rodovias, eles implementam estratégias para paralisar os veículos, desde falsas barreiras policiais até abordagens em movimento e confrontamento policial”.

Para se proteger das ações criminosas, empresas de transporte investem cada vez mais pesado em estratégias de segurança privada, como seguro para a mercadoria e para o caminhão, equipamento e pessoal para fazer o rastreamento e até escolta.

Pesquisa realizada pelo DECOPE/NTC em abril de 2014, com 92 empresas, constatou que este custo pode chegar, em média, a 7,71%, subindo para 12,34% quanto do transporte exige escolta armada (tabela 1).

**Tabela 1 – CUSTOS DE GERENCIAMENTO DE RISCOS**

CUSTOS	% Faturamento
Equipamentos embarcados	2,44
Equipamentos fixos de proteção às instalações	1,03
Central de rastreamento/monitoramento	1,10
Custos securitários	1,05
<b>Total sem escolta</b>	<b>7,71</b>
Custos com escolta	4,64
<b>Custo total</b>	<b>12,35</b>

Fonte: DECOPE/NTC abril 2014

## Fim da cláusula DDR

Grosso modo, os custos com gerenciamento de riscos variam entre 7,7% e 12,4%. Dez anos atrás, estes custos variavam entre 10% e 15%. Houve reduções no seguro RCTR-C, que passou a ser feito, predominantemente pelo embarcador, por meio da inclusão em suas apólices da cláusula DDR – Dispensa do Direito de Regresso a favor do transportador.

Tais apólices, na maioria dos casos, não cobrem todos os riscos do cliente, sejam de acidentes ou de roubos. Como se trata de classes de seguros diferentes (Transporte e Responsabilidade Civil), obviamente não têm a mesma amplitude de cobertura.

O objetivo do embarcador ao fazer o seguro é deixar de pagar o frete valor ou, no mínimo obter substancial redução da sua alíquota. Faz, com isso, uma conveniente confusão entre custo de gerenciamento de risco e o frete valor.

Além disso, a DDR sujeita o transportador ao cumprimento de medidas obrigatórias de gerenciamento de riscos, franquia e demais condições previstas na apólice.

Se o transportador descumprir qualquer cláusula da apólice do embarcador, ficará sem cobertura e, dependendo do valor envolvido, a caminho da insolvência.

Esta prática tende a ser reduzida a partir da publicação do COMUNICADO ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres no 001/2014. Este documento reafirma que o seguro RCTR-C permanece obrigatório e deve ser feito exclusivamente pelo transportador.

O comunicado reforça este entendimento citando expressamente o artigo 10 da Circular Susep no 354/200. Reza este documento que a cláusula DDR, mesmo quando prevista, não implica na isenção da contratação dos seguros obrigatórios.

Finalmente, a ANTT declara que passará a exigir no registro e cadastro do transportador rodoviário de bens prova de contratação do RCTR-C, obrigação que, por força da legislação (decreto-lei no 73/66 e decreto no 61.867/67), não pode ser transferida a terceiros.

## Exigências conflitantes

O fato de alguns embarcadores contratarem seguro próprio não exime o prestador de serviços de manter aquele aparato de segurança, muitas vezes acrescido de medidas adicionais e específicas impostas pelas seguradoras dos embarcadores. Essas medidas são particularmente gravosas para as empresas de transporte de cargas fracionadas, que prestam serviços simultaneamente a muitos clientes. Por isso, se veem diante da difícil tarefa de conciliar a sua própria política de gerenciamento de risco com as exigências de cada cliente ou seguradora, não raro conflitantes e, em alguns casos, absurdas.

A tendência dos grandes embarcadores de passarem a contratar seguro próprio teve outro efeito colateral indesejado: a multiplicação das ações regressivas promovidas pelas seguradoras daqueles contra as empresas de transporte. Felizmente, a jurisprudência dominante dos tribunais vem se inclinando pelo reconhecimento de que o roubo a mão armada configura força maior, fator que exclui a responsabilidade civil do transportador. Isso não diminui a gravidade desses processos. Em muitos deles, os valores envolvidos são de tal monta que, na eventualidade de uma condenação, ensejariam a quebra da empresa de transporte.



Somem-se, de qualquer forma, aos custos de gerenciamento de risco, as despesas com contratação de advogados, custas judiciais etc., além dos custos adicionais com o atendimento das exigências específicas de cada embarcador ou de sua seguradora.

### **Equipamentos mais baratos**

Outro componente que se reduziu bastante foi o custo dos equipamentos embarcados. Cerca de dez anos, atrás estes equipamentos eram importados e vendidos em dólares. Hoje, seis preços baixaram consideravelmente.

Da mesma forma, a comunicação, que era feita por satélites como o Brasil Sat e o Inmarsat, passou a ser feita predominantemente por meio de antenas de celulares. Há até os sistemas duais, que só procuram o satélite quando não localizam nenhuma torre de celular nas proximidades.

Este custo caiu em todas as modalidades de transporte (carga fracionada, lotação, carga frigorificada, carga líquida e outras). No transporte internacional, no entanto, onde a cobertura de celular é menor, o percentual dos equipamentos embarcados ainda fica em 6,0% da receita. Isso elevou o custo do segmento para 10,24% sem escolta e 13,84% com escolta.

Nos demais setores, houve poucas variações de custos (tabela 2).

<b>Tabela 2 – CUSTOS DE GERENCIAMENTO DE RISCOS POR SETOR (% DO FATURAMENTO)</b>		
SEGMENTO	SEM ESCOLTA	COM ESCOLTA
Carga fracionada	6,53	11,64
Lotação	6,90	14,58
Carga frigorificada	4,85	--
Carga líquida	5,72	6,72
Internacional	10,24	13,84
Outras	9,85	13,34

Fonte: DECOPE/NTC abril 2014

### **COBERTURA DOS CUSTOS**

Para efeito de cobrança, os custos do transportador com responsabilidade e riscos dividem-se em:

- Acidentes e avarias (Frete Valor)
- Gerenciamento de riscos, roubos e furtos (GRIS)

O frete valor, também conhecido como *ad-valorem* está ligado à responsabilidade do transportador por acidentes e avarias.

Sua existência baseia-se no princípio de que quanto maior o valor da mercadoria maior a responsabilidade do transportador pela sua movimentação.

Ao gerenciar os riscos que assume por ter em seu poder bens de terceiros, o empresário de transportes suporta custos nada desprezíveis, como medidas de prevenção, redução e transferência

de perdas. Ainda assim, contudo, continua sujeito a um elevado residual de risco, a ser coberto com recursos próprios.

Para ressarcir-se desses custos e riscos residuais, deve-se agregar ao preço do transporte, além do frete-peso e das taxas uma taxa adicional, denominada frete-valor; e outra denominada de gerenciamento de riscos (GRIS).

Não faz sentido que produtos de alto valor por tonelada (eletroeletrônicos, por exemplo) paguem o mesmo frete que produtos de baixo valor (tijolos, por exemplo), pois os riscos e responsabilidades envolvidos no transporte de um e de outro são muito diferentes. Mas é exatamente isso que aconteceria se o preço fosse cobrado com base apenas no frete-peso. Determinado com base apenas em fatores como peso e distância, o frete-peso não tem relação direta com o valor do bem que se transporta.

O frete-valor cumpre também uma função social, na medida em que barateia o frete dos gêneros de primeira necessidade em relação ao dos produtos de consumo mais sofisticados.

Sua cobrança é feita na forma de percentual (tabela 3) sobre o valor da mercadoria.

<b>Tabela 3 – ALÍQUOTAS SUGERIDAS DE FRETE VALOR (% SOBRE VALOR DA MERCADORIA)</b>	
Percorso (km)	%
Até 250	0,30
251 a 500	0,40
501 a 1.000	0,60
1.001 a 1.500	0,70
1.501 a 2.000	0,80
2.001 a 2.600	0,90
2.601 a 3.000	1,00
3.001 a 3.400	1,10
Acima de 3.400	1,20
Boa Vista (RR)	2,50
Manaus/Macapá	2,50
Coleta e entrega	0,15

Fonte: DECOPE/NTC

## BASE LEGAL

As ferrovias perceberam desde cedo a necessidade de agregar aos contratos que firmavam com seus clientes uma parcela variável de remuneração, proporcional ao valor da mercadoria e ao tempo de permanência da carga sob sua responsabilidade (que, por sua vez, é proporcional à distância a percorrer).

Esta parcela foi incorporada no Brasil ao frete ferroviário, sob a denominação de ad-valorem, desde 1941, em cumprimento à Portaria nº 84, de fevereiro daquele ano, assinada pelo Ministro da Viação. A jurisprudência sempre aplicou, por analogia, ao transporte rodoviário de cargas, os regulamentos ferroviários e marítimos.



O ad-valorem faz parte desde a década de 60 (governo Jango Goulart) do sistema tarifário do transporte de cargas brasileiro.

O Frete Valor é reconhecido pela legislação tributária, figurando, por exemplo, no Modelo 8 (Conhecimento do Transporte Rodoviário de Cargas) do Decreto no 45.490/2000 do Governo de São Paulo, que institui o Regulamento do ICMS.

Da mesma forma, o Frete Valor e o GRIS foram reconhecidos pelo Anexo Único do AJUSTE SINIEF 06/03, que instituiu o Conhecimento do Transporte Multimodal de Cargas, como componentes do frete.

Embora não esteja prevista no direito positivo do país, a cobrança do GRIS e do frete-valor não é ilegal, pela simples razão de que, como quase tudo no setor, o frete-valor, o GRIS e suas alíquotas são estabelecidas por contrato. Assim, aplica-se aqui o secular princípio que preside o mundo dos negócios, segundo o qual “o combinado não é caro”.

## FINALIDADE DO FRETE VALOR

O frete valor destina-se a cobrir os seguintes custos:

- Seguro obrigatório RCTR-C (Decreto-lei no 73/66)
- Seguros das instalações
- Administração desses seguros
- Despesas com indenizações de mercadoria não cobertas por seguros (avarias de manuseio, violações, extravios, greves, etc) e
- Os custos da mão de obra utilizada nestas atividades.

O RCTR-C cobre:

- Colisão, capotamento, abalroamento/ tombamento do veículo ou saque da mercadoria durante os eventos acima, desde que o veículo esteja em trânsito;

Embora seja um dos seus componentes, o RCTR-C não se confunde com o frete valor e nem sempre representa sua parcela mais importante. A tabela 1 mostra que os custos securitários são apenas uma pequena parcela (1,05%) dos custos com gerenciamento de risco.

Além do mais, há despesas que não são cobertas pelo RCTR-C. Ele não cobre, por exemplo:

- Incêndio ou explosão do veículo nos depósitos, armazéns ou pátios pelo prazo de 30 dias.
- Acidentes em terminais com avarias, extravios e quebras de mercadorias;
- Guerras, convulsões da natureza, greves, lockouts, bem como furtos de cargas ocorridos nos terminais;
- Contaminações radioativas, vício próprio ou mofo, insuficiência de embalagem, dolo do segurado.

Para o transportador, a cobrança do frete valor é vital, pois se trata da única maneira de cobrir as despesas resultantes dos riscos a que a atividade está sujeita.



Para o usuário, o frete-valor representa um critério importante na hora de escolher uma transportadora. Diante de um transportador que não efetua a cobrança, terá fundadas razões para temer pelo seu patrimônio em trânsito. No mínimo, tal empresário não tem a mais remota noção de gerenciamento de riscos, o que se constitui em grande risco para o próprio usuário.

### **Gerenciamento de riscos (GRIS)**

Substituto do antigo ADEME – Adicional de Emergência, o GRIS tem como finalidade cobrir despesas com:

- RCF-DC;
- Medidas de combate ao roubo de cargas;
- Rastreamento/Gerenciamento;
- Rastreamento de veículos
- Ociosidade por limitação do valor da mercadoria;
- Segurança patrimonial;
- Mão-de-obra de gerenciamento de risco.

Tal como o frete valor, sua forma de cobrança é um percentual sobre o valor da mercadoria declarada na Nota Fiscal. A NTC sugere uma alíquota de 0,30% sobre o valor da mercadoria.

\* O autor é Mestre em Engenharia de Transportes, diretor-técnico executivo da NTC&Logística, membro da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN e presidente da 24ª. JARI do DER/SP.