



# **DA RELAÇÃO SEGURO/ROUBO DE CARGA NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO**

- 1. Até a década de 70 não eram reconhecidos os crimes contra o patrimônio como risco a ser efetivamente protegido no transporte rodoviário de cargas, face a incidência ser mínima, a exceção exclusivamente de eventuais saques às margens das estradas decorrentes de sinistros de tombamento ou capotamentos;**
  - 2. A partir da década de 70, passa a chamar atenção os reiterados casos de apropriação indébita quando a NTC começa a veicular entre as empresas informativos alertando para motoristas que praticavam esta modalidade de crime;**
  - 3. Na metade da década de 70, além da apropriação indébita, se inicia a prática do estelionato onde os motoristas passam a apresentar documentação falsa para conseguir o frete;**
-



# **DA RELAÇÃO SEGURO/ROUBO DE CARGA NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO**

**4. Ainda neste período, começam a surgir as apólices de seguro na carteira de responsabilidade civil geral um subproduto denominado bens transportados, sendo que tais contratações eram feitas dentro do limite de responsabilidade das seguradoras, sem reconhecimento do IRB;**

**5. No início da década de 80, face ao constante aumento dos índices de apropriação indébita e estelionato, o meio de defesa desenvolvido pelos transportadores e pelo mercado segurador foi a criação de cadastros informatizados de motoristas que permitisse antes da contratação do frete, a conferência de documentos e status do mesmo em relação às viagens anteriormente realizadas;**

---



# **DA RELAÇÃO SEGURO/ROUBO DE CARGA NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO**

**6. Como resultado destes trabalhos, os índices dessas modalidades de delitos caíram a índices próximos de zero, porém, imediatamente, passaram a ocorrer assaltos nas estradas, culminando em grande parte com homicídios;**

**7. Em 1.985, o Instituto de Resseguros do Brasil, finalmente reconhece o problema e cria o seguro facultativo de responsabilidade civil por desvio de carga (RCF-DC), o qual abrange os crimes contra o patrimônio;**

**8. Paralelamente, as polícias judiciárias estaduais, principalmente na região sudeste, passam a criar delegacias especializadas;**





# DA RELAÇÃO SEGURO/ROUBO DE CARGA NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

9. Já a polícia rodoviária federal passa a atuar de forma incisiva nas rodovias federais, sendo que estas ações em conjunto com a polícia civil, representaram uma redução dos homicídios, mas não do roubo de carga, pois as práticas dos criminosos voltou-se para o sequestro e cárcere privado do motorista ou aliciamento do mesmo;

10. Atualmente os índices de roubo crescem a cada ano, chegando em 2.009 a pouco mais de R\$481 milhões para 9.015 eventos dentro do mercado segurador (*fonte: SUSEP/Pamcary*);

11. Para o roubo em geral, face não serem todas as cargas seguradas, estima-se um prejuízo próximo de R\$900 milhões num total de aproximadamente 13.500 eventos (*fonte: SSP/NTC*).

---



# **DO GERENCIAMENTO DE RISCOS E O SEGURO**

- 1. A partir dos anos 90 começaram a surgir diversas metodologias de gerenciamento de riscos, merecendo destaque a mais antiga que é o cadastro de motoristas;**
  - 2. Atualmente todas as Seguradoras que contratam Seguros de Transporte Nacional, RCTR-C e RCF-DC fazem uso dos diversos cadastros existentes no mercado para efeito de contratação do seguro;**
  - 3. Tais cadastros passaram a substituir a obrigação do Segurado em fazer a ficha do motorista com foto, cópias dos documentos pessoais e até mesmo identificação datiloscópica.**
-



# DA ALTERAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE GARANTIAS E DIREITOS INDIVIDUAIS

1. A partir do advento da Constituição Federal de 1988 começam as diversas ações de Transportadores Autônomos (Caminhoneiros) em relação às restrições de transporte:

*“...Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:*

*...V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;*

*...XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;*

*...XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;*

*...LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;...”*

---



# DO NOVO CÓDIGO CIVIL (2002)

**1. O Código Civil de 2002, acompanhando a Constituição Federal, traz uma ampliação aos direitos da parte lesada por ato ilícito:**

*“...Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.*

*Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes. ...*

*... Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.*

*Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. ...”*

---





# DA EVOLUÇÃO DO SERVIÇO DE INFORMAÇÕES CADASTRAIS

**1. Desde a implantação do Serviço de Informações Cadastrais, a partir da década de 80, o mesmo tem evoluído de acordo com a legislação vigente, sendo que atualmente podemos estabelecer aquelas que seriam as boas práticas de um banco de dados dirigido à seleção de perfil de motoristas autônomos. Assim temos:**

*1.1. O objetivo do banco de dados é selecionar o Caminhoneiro e o veículo mais adequados ao tipo de carga e viagem a ser realizada;*

*1.2. Cumprir as orientações das Seguradoras, Empresas de Logística e Transportes, quanto ao perfil do Caminhoneiro, traçado pelas mesmas;*

*1.3. Disponibilizar uma Central de Atendimento para prestar esclarecimentos ao Caminhoneiro acerca das informações constantes de seu perfil;*

*1.4. Disponibilizar ao Caminhoneiro, por intermédio de instituições com as quais faça convênios, cursos de aprimoramento e assistência que visam a melhoria de sua qualidade de vida e atividade profissional;*

---





# DA EVOLUÇÃO DO SERVIÇO DE INFORMAÇÕES CADASTRAIS

*1.5. Estabelecer critérios claros para os diversos níveis de classificação do Caminhoneiro no cadastro, NÃO vinculando exclusivamente o exercício da atividade às restrições financeiras constantes na SERASA, no TELECHEQUE e em outros bancos de dados similares. A prática recomendável é estabelecer limites de valores de inadimplência e limites de cheques sem provisão de fundos para, a partir daí, estabelecer a classificação do profissional;*

*1.6. Possuir setor dedicado a auxiliar o Caminhoneiro na melhoria de sua classificação dentro do cadastro, seja para apresentação de certidões negativas, entrega e remessa de documentos ou para o mesmo conhecer os seus dados no cadastro;*

*1.7. Não fornecer a terceiros, nem mesmo a Seguradoras, Empresas de Logística e Transportes, Indústria e Comércio, os dados pessoais do Caminhoneiro cadastrado, mas sim e exclusivamente sua condição no banco de dados de acordo com o perfil fornecido;*

*1.8. A análise de documentação de ordem criminal deverá ter critérios para classificação do motorista, devendo o ilícito praticado ter relação com o serviço por ele prestado.*

---



# **DOS ATUAIS PROBLEMAS NA RELAÇÃO GERENCIADORA DE RISCOS / SEGURADORAS / EMPRESAS DE TRANSPORTES E AUTÔNOMOS**

- 1. Atualmente, com o advento da Emenda Constitucional nº 45/04 que ampliou a competência da Justiça do Trabalho, passamos a ver com receio as futuras demandas de Transportadores Autônomos contra Gerenciadoras, Seguradoras ou Empresas de Transportes, pois a visão do Magistrado Trabalhista é totalmente distinta da que tem o Magistrado que atua na esfera Civil.**
  - 2. Temos também a possibilidade de intervenção do Ministério Público do Trabalho, face a interpretação da Lei Complementar 75/93 que dispõe, dentre outras atribuições, que pode o MPT promover a ação civil pública no âmbito da Justiça do Trabalho para defesa de interesses coletivos quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos.**
-



# **DO INQUÉRITO DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO CONTRA GERENCIADORAS DE RISCOS E SEGURADORAS**

- 1. Atualmente se encontra em curso contra diversas Gerenciadoras de Riscos e Seguradoras um Inquérito do Ministério Público do Trabalho, provocado pelo SINDICAM-SP, abordando especificamente a questão dos bancos de dados de autônomos.**
  - 2. Por iniciativa da GRISTEC se encontra em tratativas com o SINDICAM-SP o estabelecimento de um Termo de Ajustamento de Conduta Alternativo privilegiando as boas práticas já mencionadas como forma de solucionar o Inquérito inibindo as ações judiciais, abrindo, assim, uma nova fase no Serviço de Informações Cadastrais.**
-



**OBRIGADO!**

**Antônio Carlos Marques Mendes**

Advogado

Zênite Consultoria Jurídica

[antoniocarlos@zenite-net.com.br](mailto:antoniocarlos@zenite-net.com.br)

---