



**Visões sobre a padronização mínima
de "PGR's" - Planos de Gerenciamento
de Riscos e "DDR's" – Declaração de
Dispensa de Direito de Regresso**



2º Seminário de Gerenciamento de Riscos

Gostaria de iniciar com algumas definições sobre os riscos da atividade de Gerenciamento de Riscos no Transporte de cargas, de acordo com algumas das maiores empresas do mercado:

- 1 - Gerenciar riscos é necessário para a segurança da carga!!! Imperativo a busca permanente de conhecimentos e melhorias tecnológicas para detectar, prevenir e minimizar riscos, especialmente o roubo, nas operações de logística e transporte de produtos.
 - 2 - Implantar e gerenciar sistemas e processos de gerenciamento de risco para a atividade de transporte de cargas, que sejam adequadas às necessidades e à política de riscos assumida pelos clientes.
 - 3 - Garantir que o produto chegue ao lugar certo, no prazo estabelecido, sem avarias ou alterações de qualidade e com o menor custo, depende também da identificação e do gerenciamento dos riscos no transporte e no armazenamento. A gestão eficaz de riscos causa impactos diretos tanto no preço final do produto e, portanto, em sua competitividade, quanto na imagem da empresa, quando estão envolvidas questões ambientais, de responsabilidade social, além de permitir a visibilidade do processo de transporte por meio da divulgação de informações logísticas.
-



2º Seminário de Gerenciamento de Riscos

Caso eu não informasse se tratarem de empresas distintas, todos os presentes presumivelmente concordariam que tais definições seriam objetivos comuns do Gerenciamento de Riscos no transporte. Estas atividades descritas inclusive se completam.

Ora, porque não termos efetivamente objetivos comuns? Porque não implementarmos um manual ou guia básico com os preceitos básicos para o Gerenciamento de Riscos no Transporte de Cargas?

Hoje o mercado se baseia em soluções de GR envolvendo diversas gerenciadoras, corretoras e seguradoras, com soluções sem dúvida bem criativas e com certeza adequadas aos riscos envolvidos nas inúmeras operações de diversos segmentos e regiões do Brasil.



2º Seminário de Gerenciamento de Riscos

Agora percebam que o participante que mais sofre neste processo, além naturalmente dos contratantes, proprietários das cargas transportadas, é o Transportador, contratado para levar/ trazer a carga.

Ele é a cadeia mais fraca do elo da corrente em todo o processo de GR.

Hoje, para ganhar algum dinheiro, os transportadores tem que trabalhar consolidando cargas de vários clientes, investir cada vez mais em suas frotas e em sistemas de tecnologia de rastreamento, no cadastramento em diversos bancos de dados de Gerenciadoras e seguir os inúmeros Planos de Gerenciamento de Riscos envolvidos nas suas operações de transporte, sob pena de serem acionados em ações de regresso das Seguradoras de seus clientes na hipótese da ocorrência de um sinistro amparado nas apólices de seguro existentes para a atividade.



2º Seminário de Gerenciamento de Riscos

Um Plano de Gerenciamento de Riscos, ou PGR, deve ter alguns itens básicos e fundamentais para sua efetividade:

- 1 – Consulta de motoristas/ veículos em um banco de dados confiável;
- 2 – Plano de rotas/ briefing/ treinamentos;
- 3 – Sistemas primários/ secundários de rastreamento;
- 4 – Monitoramento remoto por pessoal habilitado e treinado;
- 5 – Utilização de serviços de escolta armada regulamentada;
- 6 – Serviço de pronta resposta aos riscos.

Bem, isto posto, imaginem ter que seguir “N” PGR’s em um transporte com a carga consolidada amparando 2, 3, 5 ou 10 clientes diferentes, com PGR’s distintos, limites de carga diferentes, tipos de produtos não podendo ser carregados conjuntamente, ou pior, na ocorrência de um sinistro envolvendo carga nessa condição, como seria a sua regulação?



2º Seminário de Gerenciamento de Riscos

Na regulação de um sinistro de Transportes é mandatória a vistoria no local da ocorrência por um profissional, e dependendo do tipo de evento existe a necessidade da elaboração de um laudo e de uma acareação ou oitiva com motoristas, verificação dos documentos de transporte, etc, etc

Dependendo do número de clientes/ mercadorias envolvidas, talvez haja a necessidade de enviar um inspetor para regular o sinistro da colisão dos vistoriadores. Não seria mais fácil existir uma orientação de mercado para que a empresa com o maior volume/ valor de carga transportada é que se responsabilizasse pela regulação? E porque não pela atuação na hipótese de ocorrência que envolvesse a necessidade de se acionar uma equipe de pronta resposta?

Creio que nosso mercado já se encontra suficientemente maduro para que possamos migrar para uma solução mais colaborativa, o que traria sinergia às operações e sem dúvida nenhuma redução de custos como um todo no Gerenciamento de Riscos de Transporte de Cargas.



2º Seminário de Gerenciamento de Riscos

Senão vejamos:

Poderíamos estabelecer de comum acordo os parâmetros básicos e as ferramentas de GR mais adequados para definirmos planos padrão de Gerenciamento de Riscos, definidos por tipo de produto/ região do país.

Estes planos “padronizados” ou “normalizados” seriam a base daqui em diante, e as empresas contratantes teriam como fazer a comparação na contratação de provedores de serviços de GR, além das empresas de transportes saberem perfeitamente quais seriam os níveis de proteção que seus veículos de carga deveriam possuir para atender o PGR A, B, C ou D, por exemplo.

Naturalmente, por trabalharmos num ambiente de livre mercado, todos os “players” do segmento deverão passar a adotar estes planos e quem for melhor tecnicamente, com o atendimento a normativas de qualidade, apresentar um preço competitivo ou provar que possui um “plus a mais” vai se estabelecer.



2º Seminário de Gerenciamento de Riscos

Um outro ponto de discórdia se refere às incontáveis versões de DDR's – Declarações de Dispensa de Direito de Regresso – que vemos hoje pelo setor.

Uma DDR é um documento emitido pelas Seguradoras, detentoras dos seguros de transportes, informando que abrem mão de uma eventual ação de regresso contra o transportador, presumivelmente considerado como sendo o causador do dano à carga transportada, mas com várias exceções, sendo que todas perdem sua validade em casos verificados como sendo decorrentes de dolo, culpa grave ou má fé por parte dos transportadores.

Existem versões básicas, que excluem eventos resultantes de seguros obrigatórios, versões amplas amparando todos os sinistros, inclusive os relativos aos seguros mandatórios, versões incluindo todas as regras de GR da operação, além de um rol sem fim de criações/ invenções sobre itens os mais diversos possíveis ou imagináveis.



2º Seminário de Gerenciamento de Riscos

E se não bastassem esses pontos, as Seguradoras passaram a cotar os seguros de transporte com taxas diferentes, caso haja a necessidade de uma DDR ou não para a operação.

Quem mais sofre com toda essa “variedade” de documentação sempre é o transportador, que se não atender na íntegra o quanto descrito num PGR poderá ter que arcar com a conta num sinistro, sempre lembrando que uma DDR pode ainda perder sua validade e não raro, mesmo com todo o investimento em Gerenciamento como sistemas, treinamentos, plano de rotas, etc, os sinistros envolvendo o transporte de cargas irão continuar a ocorrer.

O nosso país está passando por uma época em que o roubo de cargas está estimado em ~R\$ 1,2 bilhões/ ano e o volume de acidentes em nossas estradas gera algo como entre R\$ 7,5 a R\$ 9 bilhões de perdas entre danos diretos e indiretos, devido basicamente à ausência de investimentos em infraestrutura nos diversos modais de transporte de cargas, como em rodovias, hidrovias, ferrovias e aeroportos.



2º Seminário de Gerenciamento de Riscos

Bem, para terminar com palavras de otimismo (e um pouco de humor), ainda bem que teremos a copa do mundo em 2014 e as olimpíadas em 2016 no Rio, e estes eventos farão com que os investimentos previstos em infraestrutura saiam efetivamente do papel e o segmento possa até deixar de passar por um “apagão logístico”.

No fim do dia, ainda acho que D’us talvez possa ser brasileiro, mas também protege as pererecas (vide abaixo).

“Uma perereca no caminho do PAC

A maior obra do PAC no Rio de Janeiro continua emperrada por causa de uma espécie de perereca. Há seis meses, a construção de um trecho das pistas que vão ligar o Porto de Itaguaí à cidade de Itaboraí está paralisada porque ameaçaria de extinção esse animal, segundo o Instituto Chico Mendes. Uma nova proposta de preservação de pererecas foi encaminhada na semana passada pelo governo Sérgio Cabral. Elas viveriam em um túnel ao lado da estrada.”

Fonte: VEJA – Radar – edição n. 14 – abril 2010



Guilherme Brochmann

Gerente de Riscos e Seguros

DHL Logistics (Brazil) LTDA

guilherme.brochmann@dhl.com

