

# O ROUBO DE CARGAS E O SEGURO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL

**Atualmente tem sido frequente o roubo de veículos e sua carga por grupos fortemente armados. O alto índice de roubos de cargas faz com que muitas seguradoras não ofereçam coberturas de seguro para embarcadores e transportadores.**

Augusto Hauber Gameiro  
José Vicente Caixeta Filho

A generalização do roubo de carga no Brasil parece ter se iniciado a partir do ano de 1980. No início, o maior problema era a apropriação indébita, ou seja, o próprio condutor do veículo, portando documentação falsa, desaparecia com a carga. Esse tipo de acontecimento diminuiu com a melhor seleção dos motoristas, bem como com a criação dos cadastros eletrônicos que informam nomes de motoristas idôneos, características dos veículos roubados e nomes de assaltantes.

Atualmente, o que se verifica mais comumente é a abordagem do veículo através de indivíduos fortemente armados, que desviam o mesmo com toda a carga, ocorrendo ou não o sequestro do condutor, o qual, em algumas ocasiões, pode sofrer agressões corporais ou até mesmo ser assassinado pelos infratores.

Ao que tudo indica, o destino das mercadorias roubadas é o mercado informal ou mesmo o formal. Quando destinadas a esse último, são necessárias falsificações de documentos fiscais pertinentes, para que ocorra a "legalização" da mercadoria.

Um outro destino bastante comum refere-se às favelas, principalmente as do Rio de Janeiro, nas quais ocorre um serviço de assistência social prestado à comunidade pelos traficantes de entorpecentes nelas residentes. Esses distribuem as mercadorias roubadas às pessoas em troca de seus serviços e proteção.

A falta de segurança como um todo tem sido considerado o principal aspecto do problema em questão. A Constituição Brasileira afirma que a segurança pública é um dever do Estado. Contudo, a escassez ou a má alocação de recursos públicos faz com que esse e outros deveres sejam relegados a um segundo plano. Ao que parece, ainda que transportadores, embarcadores e seguradoras empenhem-se num melhor tratamento do problema,

o mesmo continuará persistindo em níveis acima dos admitidos, caso não ocorra uma ação mais efetiva dos órgãos policiais.

O combate ao roubo de carga por parte das autoridades ainda tem que enfrentar o agravante da mobilidade desse tipo de crime. As quadrilhas atuam em vários estados brasileiros, fazendo com que ocorram impedimentos legais para as investigações de promotores e policiais em áreas externas à sua jurisdição.

Para o entendimento do seguro no transporte rodoviário de carga, as condições das rodovias são de uma importância bastante significativa, influenciando sobremaneira na probabilidade de ocorrência de acidentes.

*As quadrilhas atuam em vários estados brasileiros, fazendo com que ocorram impedimentos legais para as investigações de promotores e policiais em áreas externas à sua jurisdição.*

As condições da maioria das estradas de rodagem do Brasil não apresentam segurança adequada no que se refere à existência de telefones, iluminação e patrulhamento policial, além de apresentarem uma estrutura física em estado geralmente deteriorado (ver Pesquisa Rodoviária da Confederação Nacional do Transporte, disponível na *Internet* pelo endereço: [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br))

Sobre a recuperação das cargas roubadas por parte da polícia, acredita-se que

em torno de 10% sejam recuperados, porcentagem esta considerada baixa pelo setor de transporte rodoviário.

Há casos de cooperação entre as seguradoras e a polícia, nos quais as primeiras oferecem recompensas aos policiais quando da recuperação de determinada carga. Este é um ponto que deve ser melhor analisado, uma vez que podem ocorrer casos em que a carga é recuperada e devolvida ao embarcador (dono da mercadoria). Contudo, o transportador não é ressarcido do montante que foi obrigado a indenizar ao embarcador no momento do desaparecimento da carga que estava sob sua responsabilidade. Caso esse fato seja realmente verificado, o transportador seria o grande prejudicado.

Criado em meados de 1980, e deixando de existir já há um certo tempo, está para ser reativado o Grupo de Seguros e Segurança do Transporte (GSST), da Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga (NTC). Conforme a Assessoria de Segurança do SETCESP, o GSST tinha como principal objetivo organizar as estatísticas disponíveis de sinistros referentes a roubo de cargas, para dessa forma, alertar os órgãos diretamente ligados ao ramo de seguros, tais como o Instituto de Resseguros do Brasil (IRB) e o Superintendência de Seguros Privados (SUSEP).

Existem no mercado brasileiro empresas especializadas em gerência de risco e recuperação de cargas roubadas, que dispõem de estrutura adequada para fornecer aos clientes uma melhor segurança na atividade de transporte, e que têm conseguido resultados positivos na recuperação de cargas roubadas. Alguns exemplos são os cadastros eletrônicos de condutores idôneos de veículos de carga, os sistemas de averbação eletrônica (que diminuem sensivelmente os custos desta operação), os sistemas de rastreamento por satélite, entre outros.

*A falta de levantamento de dados estatísticos é um dos principais entraves encontrados no tratamento do problema de roubo de cargas, não só no Brasil, como também em outros países, inclusive nos Estados Unidos, onde o problema é igualmente preocupante.*

Segundo a Assessoria de Segurança do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região (SETCESP), o que está faltando para uma melhor solução ao problema é um projeto maior de coordenação das ações dos agentes envolvidos em relação à essa problemática, sejam eles órgãos de segurança pública, associações de classes dos embarcadores e transportadores, etc. Algumas iniciativas já foram desenvolvidas, mas sem grandes resultados.

A falta de levantamento de dados estatísticos é um dos principais entraves encontrados no tratamento do problema de roubo de cargas, não só no Brasil, como também em outros países, inclusive nos Estados Unidos, onde o problema é igualmente preocupante.

O SETCESP, o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (SINDICARGA), e o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado da Bahia (SETCEB), provavelmente por estarem nas regiões mais acometidas por esse tipo de evento, são exemplos de instituições que apresentam um trabalho efetivo não só de levantamento de dados, como também de assessoria a seus associados em relação ao problema.

Para se ter uma idéia do montante envolvido no roubo de cargas, a evolução anual dos eventos nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo é ilustrada nas Figuras 1 e 2.

Observa-se que em 1996, as perdas com o roubo de cargas nos dois estados citados, aproximou-se de R\$ 160 milhões, o que reflete a severidade do problema.

Ainda que a série de dados não seja

suficientemente longa, percebe-se que há um ligeiro aumento tanto no número de eventos como no valor das cargas roubadas. Para o Estado de São Paulo, o aumento nos valores é sensivelmente maior que o aumento no número de eventos, o que permite inferir que está ocorrendo uma maior seleção por cargas de maior valor agregado, por parte dos assaltantes.

Comparando-se a evolução dos eventos entre os dois estados, nota-se uma certa distinção entre o perfil dos roubos. A frequência dos eventos no Rio de Janeiro é maior que em São Paulo, ocorrendo contudo, uma inversão em relação aos valores envolvidos. Isso ocorre devido aos roubos de cargas no Rio de Janeiro serem geralmente de pequena monta, o que caracteriza um assalto oportunista. Em São Paulo, por sua vez, o roubo de cargas apresenta-se mais seletivo, o que sugere ser um roubo mais "profissionalizado".

O Estado da Bahia é considerado o terceiro colocado no ranking de roubos de cargas no Brasil, mas com um número de

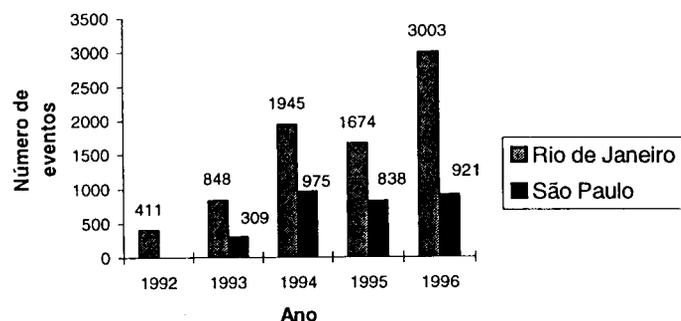
ocorrências sensivelmente menor que nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, indicando a gravidade do problema para estes últimos. Conforme a Assessoria de Segurança do SETCEB, nos anos de 1995 e 1996 foram registradas, respectivamente, 44 e 28 ocorrências no Estado da Bahia.

Os assaltos não ocorrem somente nas rodovias, mas também nas ruas de grandes cidades e, ultimamente, até mesmo nos depósitos das indústrias, antes da carga ser entregue para o transporte. No Estado de São Paulo, no ano de 1996, 51% das ocorrências disseram respeito à própria capital paulista. No Rio de Janeiro, os subúrbios da Central, os subúrbios da Leopoldina e a Baixada Fluminense, foram responsáveis por 43% das ocorrências. O local do delito indica que a preocupação não deve ser apenas das polícias rodoviárias, mas também daquelas atuantes nas zonas urbanas.

Os dados das ocorrências também indicam a preferência pelo roubo de determinadas mercadorias. A Tabela 1 traz as

FIGURA 1

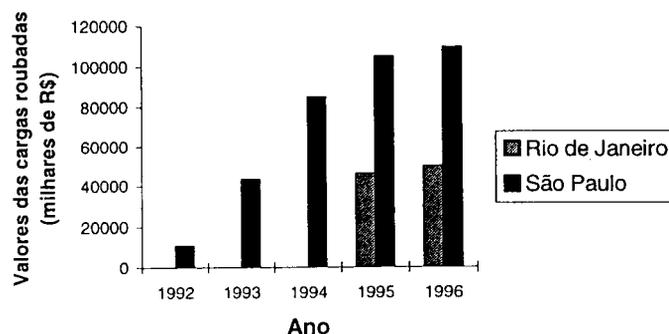
EVOLUÇÃO ANUAL DO NÚMERO DE ROUBOS DE CARGAS NOS ESTADOS DO RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO



Fonte: Assessorias de Segurança do SINDICARGA e SETCESP

FIGURA 2

EVOLUÇÃO ANUAL DOS VALORES DE ROUBOS DE CARGAS NOS ESTADOS DO RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO



Fonte: Assessorias de Segurança do SINDICARGA e SETCESP

principais cargas roubadas nos últimos anos, nos três principais estados.

Ainda que haja uma certa diferença entre o tipo de carga roubada nas três regiões, percebe-se uma clara procura por produtos de alto valor agregado e de fácil distribuição no comércio.

Outra informação relevante diz respeito às estatísticas sobre o horário de ocorrência dos roubos. A Figura 3 ilustra essas estatísticas.

Observa-se que há um pico de ocorrência dos roubos na parte da manhã, horário em que geralmente as mercadorias estão sendo entregues aos seus destinos. No caso do Estado de São Paulo, verifica-se ainda que há algumas concentrações de roubos no final da tarde, por ocasião do recolhimento de mercadorias para entrega no dia seguinte.

Este cenário de insegurança está exigindo uma maior atenção no que diz respeito à utilização de procedimentos de gestão de riscos, ou seja, a adoção de técnicas com objetivos de diminuir a chance de ocorrência desses eventos, e de transferir o risco através da compra de seguro.

O mercado segurador brasileiro oferece uma série de coberturas à atividade de transporte rodoviário de carga. Os três tipos básicos de seguro são: o Seguro de

Riscos Rodoviários (RR), o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário-Carga (RCTR-C) e o Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC).

O Decreto 61.867 de 07/12/1967, no seu artigo 12, impõe ao embarcador a obrigatoriedade da compra do seguro RR, enquanto ao transportador, pelo artigo 10, é imposta a obrigatoriedade da compra do seguro RCTR-C. Todavia, por motivos diversos, nem sempre isso é realizado.

- A cobertura básica de Riscos Rodoviários (RR) abrange as perdas ou danos ao objeto segurado, durante a viagem declarada na apólice e causados diretamente por: colisão, capotagem, descarrilhamento e tombamento; incêndio, explosão, raio, inundação, transbordamento de cursos d'água, represas, lagos ou lagoas, desmoronamento ou queda de terras, pedras, obras de arte ou outros objetos; roubo oriundo de assalto à mão armada, ou desaparecimento de carregamento total do veículo devidamente comprovado por inquérito policial e extravio de volumes inteiros; água doce ou de chuva, amassamento, amalgamento, arranhadura, contaminação, contato com outras mercadorias, derrame, quebra,

roubo, vazamento e outros danos semelhantes quando verificados em decorrência dos riscos previstos nos itens anteriores. Em resumo, esta modalidade cobre casos fortuitos e de força maior.

- O Seguro RCTR-C tem por finalidade garantir aos transportadores as faltas e avarias sofridas pelos bens que lhes são entregues para transporte e pelos quais sejam responsáveis, em consequência, basicamente, de imperícia, imprudência ou negligência. A cobertura se restringe aos casos de desastres com o veículo transportador. Não são portanto cobertos os danos e faltas resultantes de roubo, extravio e da simples manipulação da carga.

- O Seguro RCF-DC garante ao segurado o reembolso das reparações pecuniárias pelas quais, por disposições legais, tenha sido ele responsável, isso em virtude das perdas ou danos que decorrem do desaparecimento de carga concomitantemente com o veículo transportador. O Seguro RCF-DC é facultativo e só poderá ser contratado em conjunto com o RCTR-C.

Com o objetivo de prevenir-se contra o roubo de cargas, transportador e embarcador devem, cada um, fazer a sua parte, e adquirir o seguro que melhor cobertura lhe ofereça, de tal forma que o ônus de uma eventual perda não recaia apenas sobre uma das partes. Contudo, a realidade do serviço de seguros no Brasil, diante do alto índice de roubo de cargas, não apresenta-se assim tão simples.

Muitas vezes um transportador não consegue comprar um seguro de transporte para sua carga, pois os corretores de seguros - que são os responsáveis pela ligação entre o segurado e o segurador - negam-se a vendê-lo, devido ao desinteresse das seguradoras a aceitarem o risco do transporte. Isso é bastante óbvio, pois a probabilidade de ocorrência de algumas perdas, principalmente o roubo de cargas, está muito alta para determinadas situações, de forma a não compensar a aceitação do risco por parte da seguradora.

Hoje são poucas as seguradoras que aceitam os riscos do transporte rodoviário de carga, e quando isso ocorre, as exigências, em geral, são bastante pesadas. Uma dessas exigências refere-se à participação obrigatória do transportador por ocasião do sinistro (dano).

As participações obrigatórias praticadas, hoje em dia, são de 20%, 25% e 30%.

TABELA 1

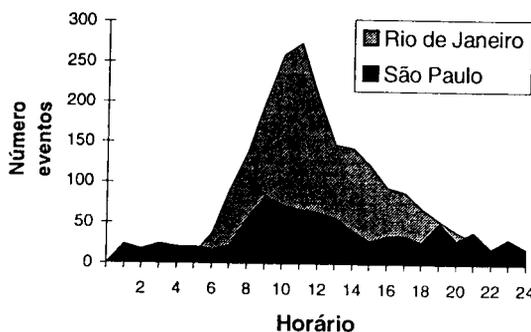
PRINCIPAIS CARGAS ROUBADAS NOS ESTADOS DO RIO DE JANEIRO, SÃO PAULO E BAHIA, EM ORDEM DE IMPORTÂNCIA, PERÍODO 1995-96.

Rio de Janeiro	São Paulo	Bahia
Eletrodomésticos	Têxteis	Cigarros
Cigarros	Medicamentos	Prod. Químicos
Cargas Mistas	Eleto-eletrônicos	Leite em Pó
Medicamentos	Prod. Químicos	Calçados
Alimentos	Calçados	Alimentos

Fonte: Assessorias de Segurança do SINDICARGA e SETCESP

FIGURA 3

HORÁRIO DE OCORRÊNCIA DE ROUBOS DE CARGAS, 1996



Fonte: Assessorias de Segurança do SINDICARGA e SETCESP

Isso significa dizer que, na ocorrência do roubo, o transportador deverá arcar com até 30% do valor da carga, ou seja, não há uma cobertura completa por parte das seguradoras. Isso é uma maneira de forçar os transportadores a se empenhar na proteção da carga. Também são fornecidos descontos para transportadores que se utilizarem de escolta armada ou se movimentarem na forma de comboios.

Empresas transportadoras que apresentam-se mais bem estruturadas economicamente podem não encontrar essa dificuldade, pois movimentam grandes quantias em prêmios de seguros, o que torna o negócio interessante para as seguradoras. Além do mais, essas empresas apresentam programas eficientes de gerência de risco, fornecendo assim, uma garantia adicional à seguradora.

Entende-se por gerência de risco o conjunto de procedimentos que venham a dar uma maior segurança a uma atividade produtiva qualquer. No caso do transporte rodoviário de carga, alguns exemplos de gerência de risco são a seleção e o treinamento dos motoristas, a utilização de sistemas de comunicação (rastreadores, por exemplo), a escolha por rodovias mais seguras, o fracionamento da carga de forma a diminuir o valor em risco, a contratação de escoltas, e também a administração de seguros, através da compra de seguros mais indicados para as diferentes situações.

Um fato importante que deve ser mencionado é o serviço prestado pelo corretor de seguros.

O funcionamento do seguro de transporte não é algo tão trivial como um seguro de automóvel, por exemplo, no qual há um contrato com um preço fixo para um determinado espaço de tempo. No caso dos seguros de transporte, o contrato geralmente é aberto, ou seja, não é necessário a elaboração de um novo contrato para cada frete praticado pelo transportador. Os fretes são averbados, isto é, comunicados às seguradoras, sendo que os prêmios variam conforme o tipo de carga, o valor da carga, a rota, etc.

Visto o funcionamento básico de uma compra de seguro de transporte, é de se esperar que o corretor de seguros deva apresentar uma certa especialização para lidar com esse serviço, o que muitas vezes não ocorre.

Esse desconhecimento por parte do corretor pode levar inclusive à contratação de seguros em duplicidade por parte do trans-

portador. Por exemplo, um transportador acaba adquirindo um RR, que também foi comprado pelo embarcador. Caso ocorra o sinistro, o transportador não poderá ser indenizado pela sua seguradora pois a indenização já foi paga ao embarcador que também tinha o RR e, como a legislação impõe, um seguro jamais pode ser indenizado em duplicidade. Além disso, o prêmio de um RR é bem maior que de um RCTR-C, que seria o seguro certo a ser comprado pelo transportador.

O que também tem ocorrido ultimamente são situações em que os transportadores, através de uma assessoria jurídica, têm conseguido provar na justiça que o roubo foi um caso de força maior, ou seja, não havia como ser evitado. Dessa maneira, não haveria mais a sua responsabilidade, com a perda recaindo sobre o embarcador. O problema é que processos desta natureza têm se prolongado por até 5 anos. Daí a importância do seguro de RR para o embarcador, que indenizaria-o nesta situação.

Por outro lado, se ficar comprovada a negligência do transportador, por dar carona a um estranho que venha a assaltá-lo, por exemplo, a perda continuará sob sua responsabilidade caso que seria coberto pelo RCF-DC.

Um dos procedimentos mais recomendados em relação ao tipo de seguro a ser adquirido é o que prevê que transportador e embarcador, em acordo, contratem os seguros RCTR-C e RR, respectivamente, como exige a legislação, sendo que o transportador poderia também contratar o RCF-DC, quando julgasse necessário. Isso seria algo interessante que poderia eliminar possíveis problemas econômicos e judiciais.

Se por um lado o alto índice de roubo de cargas faz com que muitas seguradoras deixem de oferecer as coberturas de seguro para alguns embarcadores e transportadores (principalmente pequenas empresas), deixando-os desprotegidos, por outro lado muitos transportadores não procedem adequadamente de forma a evitar a ocorrência do roubo.

O problema do roubo de cargas no transporte rodoviário do Brasil só será resolvido ou amenizado quando todos os segmentos empenharem-se para tal, sejam eles órgãos de segurança pública, embarcadores, empresas de transporte, corretoras de seguro e sociedades seguras.

△△△

### NOTA

1 Os autores agradecem as Assessorias de Segurança dos Sindicatos das Empresas de Transportes de Cargas dos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia (SINDICARGA, SETCESP e SETCEB, respectivamente), pelo fornecimento dos dados estatísticos utilizados neste artigo.



**Augusto Hauber Gameiro**

*Eng. Agr. e aluno do curso de pós-graduação em Economia Aplicada de ESALQ/ USP. Augusto vem desenvolvendo sua dissertação de mestrado sobre o seguro no transporte rodoviário de carga.*



**José Vicente Caixeta Filho**

*O Professor Caixeta tem desenvolvido intensa atividade de pesquisa na área de logística e transporte, sendo um dos respeitados especialistas brasileiros nessa área. É Professor-Associado do Departamento de Economia e Sociologia Rural da ESALQ.*