



## A FRAUDE NOS SEGUROS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS NO BRASIL

**OLIVEIRA, Edson Firmino<sup>1</sup>**  
**JUNIOR, José Roberto Martins da Silva<sup>2</sup>**

**RESUMO:** O presente artigo pretende apresentar a realidade das operações de transporte de mercadorias, no Brasil, sobretudo no tocante a contratação dos seguros obrigatórios e facultativos como forma de minimizar prejuízos, seja para os proprietários das mercadorias, como para as empresas de transporte. Nesse sentido, será possível verificar os motivos que possibilitam o evento fraude e as possíveis alternativas para diminuir o problema, a nível de produto e de sistemas, para que possam agir proativamente para antecipar as causas, diminuindo a expectativa de sucesso no intento, constituindo uma medida material sobre o tema. Não obstante, serão analisados posicionamentos doutrinários, dos tribunais, de estudiosos e especialistas no assunto, para se chegar paralelamente sob o aspecto formal, bem como a contribuição da legislação vigente. O assunto embora pouco comentado, é muito relevante, pois envolve um setor primordial da economia que movimenta grande volume de mercadorias, portanto, dada a natureza da operação, encampa várias áreas do direito, como a civil, criminal, consumidor e economia do direito, muitas vezes, analisadas em separado e não sob um prisma único, dando uma contribuição sob o aspecto legal das medidas que podem ser tomadas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Transporte de mercadorias, Fraude, Impacto econômico.

## FRAUD IN GOODS TRANSPORT INSURANCE IN BRAZIL

**ABSTRACT:** This article intends to present the reality of goods transport operations in Brazil, especially with regard to the hiring of mandatory and optional insurance as a way to minimize losses, both for the owners of the goods and for the transport companies. For now, it will be possible to verify the reasons that enable the fraud event and the possible alternatives to reduce the problem, this at the level of product and systems that can act proactively to anticipate the causes, reducing the expectation of success in the attempt, constituting a measure material on the topic. Nevertheless, doctrinal positions, the courts, scholars and specialists on the subject will be analyzed, in order to reach, in parallel, under the formal aspect, the contribution of the current legislation. The subject, although little commented on, is very relevant, as it involves a primordial sector of the economy that handles a large volume of goods, therefore, given the nature of the operation, it encompasses several areas of law, such as civil, criminal, consumer and economics of the law, often analyzed separately and not in a single perspective, providing a contribution from the legal aspect of the measures that can be taken.

**KEYWORDS:** Goods transport, Fraud, Economic impact.

### 1 INTRODUÇÃO

O transporte de mercadorias é indispensável para o desenvolvimento econômico e bem-estar das pessoas, devido a vultuosa cifra que movimenta, faz-se indispensável a garantia desses valores por meio da transferência da responsabilidade às empresas seguradoras que atuam nesse segmento, sendo justamente nesse processo de transferência que ocorrem as fraudes.

Embora não se encontre a fonte, atribui-se ao grande estadista britânico, Winston Churchill, esta afirmação sobre o contrato de seguro: “se fosse possível, escreveria a palavra

<sup>1</sup> Acadêmico do curso de Direito do Centro Universitário Fag, e-mail: edson@unificadoseguros.com.br

<sup>2</sup> Docente orientador do curso de Direito do Centro Universitário Fag, e-mail: josejr@fag.edu.br

seguro no umbral de cada porta, na fronte de cada homem, tão certo estou de que o seguro pode, mediante um desembolso módico, livrar as famílias de catástrofes irreparáveis”.

Nas palavras de Paulo Henrique Cremoneze (2010, p. 16) “O mercado de seguros é um dos mais importantes segmentos econômicos de todo o mundo”. O seguro de transporte além de importante é complexo, existem muitas regras legais que o disciplinam, por esse motivo, o contrato é desconhecido por grande parte das pessoas, inclusive no meio jurídico, haja vista que encontra dificuldades para tratar de assuntos voltados aos processos securitários.

Sob esse prisma, destaca-se a importância do transporte de cargas, uma vez que é expressivo e indispensável em praticamente todos os setores, já que o seguro é uma forma de garantir os bens transportados, pois possibilita que os envolvidos transfiram para as seguradoras o risco a que estão sujeitos. Nessa ótica, a transferência do risco proporciona tranquilidade e estabilidade financeira às pessoas e às empresas que trabalham e/ou utilizam os serviços de transporte.

A Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização - CNseg possui uma ferramenta para quantificação da fraude, o Sistema de Quantificação da Fraude – SQF possibilita a geração de indicadores de fraude contra o seguro, sendo alimentado pelas próprias seguradoras, fornecendo dados desde de 2004 para a geração dos indicadores.

O seguimento dos seguros gerais é onde está inserido o seguro de transporte, os dados apontaram que no primeiro semestre de 2019, os sinistros ocorridos somaram aproximadamente R\$ 16,47 bilhões, com um total de R\$ 2,11 bilhões de sinistros suspeitos, totalizando 12,8% dos sinistros registrados (CNSEG, 2021). Já o valor das fraudes que puderam ser comprovadas somou aproximadamente R\$ 284,9 milhões, que corresponde a 13,5% do valor dos sinistros suspeitos (CNSEG, 2021).

No segundo semestre de 2019, os sinistros ocorridos foram de aproximadamente R\$ 15,7 bilhões, sendo que R\$ 2,16 bilhões foram de sinistros suspeitos, valor que equivale a aproximadamente 13,8% do valor total dos sinistros ocorridos (CNSEG, 2021). Neste último período, o valor das fraudes comprovadas foi de R\$ 323,7 milhões, que corresponde aproximadamente 15% do valor dos sinistros suspeitos (CNSEG, 2021).

Por estes números, observa-se que do primeiro para o segundo semestre houve uma diminuição dos sinistros ocorridos, por outro lado, os sinistros suspeitos aumentaram cerca de 4,6% e 2,4%, respectivamente, e as fraudes comprovadas aumentaram 13,6%. Em 2019, se compararmos as fraudes comprovadas no primeiro semestre (1,7%) com o segundo (2,1%),

pelo valor dos sinistros ocorridos, podemos observar um aumento de aproximadamente 23,5% (CNSEG, 2021).

Cabe destacar, que as fraudes nas operações de seguro de transporte são responsáveis por 26,6% dos sinistros suspeitos, o que equivale a 4,27 bilhões de reais, sendo que 28,5% deste percentual, que equivale a 608,6 milhões de reais, são em fraudes comprovadas no ano de 2019 (CNSEG, 2021).

Os números apresentados são importantes indicativos com relação aos sinistros ocorridos, como ficou demonstrado. No entanto, a fraude nos seguros de transportes não se resume aos processos de sinistro, pode começar na elaboração do questionário de análise de risco, passando pela averbação e chegando ao faturamento.

Seja qual for o momento que a fraude for aplicada trará prejuízos ao mercado como um todo, não é só a seguradora que sente o golpe, mas, também, os segurados e toda uma massa de negócios relacionados. Sempre que ocorre a perda de uma mercadoria e é indenizada pela seguradora, rapidamente a mercadoria é repostada e o processo se inicia novamente, sendo que às vezes o impacto do prejuízo não chega a ser sentido.

Os processos fraudulentos causam prejuízos, inicialmente, às seguradoras, que consequentemente acabam tendo que aumentar seus preços para compensar a perda, além disso, poderá restringir certos tipos de mercadoria e endurecer medidas de Gerenciamento de Risco - GR, isso implica dizer que vai onerar a operação daqueles que necessitam do seguro. Sendo assim, ou o custo é repassado para o consumidor final, ou as cargas acabam ficando sem seguro, com as empresas bancando o risco e se sujeitando aos prejuízos incalculáveis. Em resumo, o aumento das fraudes aumenta o prêmio do seguro, isso diminui os segurados por falta de condições de bancar o preço, tendo como consequência, o crescimento do percentual de fraudes comparativas aos contratos efetivados, uma vez que para o fraudador pouco importa quanto se cobra pelo seguro.

É visto que as crises econômicas e processos recessivos só pioram as incidências das fraudes, justamente em um momento em que o seguro é a única forma de devolver um bem ou valor perdido, às vezes ao ponto da perda nem chegar a ocasionar um abalo na economia das coletividades. Por outro lado, o fraudador vê no seguro a única forma de recuperar um abalo estrutural, pessoal ou patrimonial.

Apesar do aumento do prêmio, o seguro de transporte é a única garantia de recuperação de prejuízos decorrentes das perdas e danos sofridos pelas mercadorias na operação de transporte, depois que todas as outras medidas de gerenciamento de risco e prevenção de perdas

falharam, mesmo assim, conforme demonstrado, a fraude tem destaque em meio as estatísticas geradas anualmente, com base em informações fornecidas pelas companhias seguradoras.

Tem-se aqui, uma situação em que é cada vez maior a procura pela transferência de responsabilidade, por meio da contratação de apólices de seguros específicos à operação que se propõe ao segurado, seja embarcador ou transportador.

As companhias seguradoras assumem o risco, mas visam lucro, verificado por meio de uma conta simples, que é a subtração do prêmio pago pelo sinistro pago; a entender, o que a seguradora recebe e o que ela paga a título de indenizações, que se fossem constituídas apenas por sinistros lícitos já seria considerável, no entanto, quando essa conta é negativa, resulta em redução de companhias seguradoras atuando no mercado, restrições de aceitação às mercadorias mais propensas ao sinistro, aumento de taxas, redução de descontos, franquias mais altas e muitas outras possibilidades que o contrato permite.

Muitos fatores contribuem com as fraudes, identificar estes fatores é primordial para a aplicação de medidas que possibilitem a redução do problema, criando ferramentas que dificultem as fraudes e inibam até mesmo a tentativa. Porém, nem sempre estes fatores serão gerados pela parte que contrata o seguro, podendo ser observados, também, no processo de venda e até na criação do produto, que deixa lacunas em suas condições gerais, possibilitando as atividades fraudulentas. Uma vez identificados os fatores será possível atuar proativamente, evitando o aumento na estatística dos processos fraudulentos confirmados, revertendo em resultados melhores que possibilitam condições mais propícias para a atuação das seguradoras que já operam no mercado e, principalmente, o ingresso de novas seguradoras, cenário que só beneficia quem precisa contratar o seguro, considerando a máxima da oferta e da procura.

## **2 OS PONTOS DE RELEVÂNCIA SOBRE A FRAUDE NOS SEGUROS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS**

### **2.1 DA OBRIGATORIEDADE DOS SEGUROS DE TRANSPORTE**

Inicialmente, é importante esclarecer, que o seguro de transporte, quer seja contratado pelo embarcador, que é o proprietário da mercadoria, quer seja pelo transportador, que não é o proprietário, mas assume a responsabilidade pelo transporte da mercadoria, são seguros de contratação obrigatória prevista em lei, nos termos do Decreto-Lei n.º 73, de 21 de novembro de 1966 (BRASIL, 1966).

O seguro de transporte de mercadorias, aplicado aos seus diversos modais, é obrigatório. É importante destacar que sua previsão legal se deu com o Decreto-Lei 73, de 21 de novembro de 1966, que instituiu o Sistema Nacional de Seguros Privados – SNSP, que passou a regular as operações de seguros e resseguros (BRASIL, 1966).

No presente decreto, em seu art. 20, alínea h, estabelece que são obrigatórios os seguros de incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no país ou nele transportados. Também nesse sentido, na alínea m aponta para a responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada, sendo esta alínea incluída pela Lei 8.374, de 1991.

Ressalta-se, que o SNSP é constituído pelo Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP, pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, pelo Instituto de Resseguros do Brasil – IRB (hoje privatizado), ademais das Sociedades Seguradoras autorizadas a operar em seguros privados e os Corretores de Seguros Habilitados (BRASIL, 1966).

O art. 36, do Decreto-Lei 73, de 21 de novembro de 1966, estabelece a competência da SUSEP na fiscalização da constituição, organização, funcionamento e operações das Sociedades Seguradoras, dentre suas atribuições, na alínea b consta baixar instruções e expedir circulares relativas à regulamentação das operações de seguro, de acordo com as diretrizes do CNSP. Já na alínea c discorre sobre fixar condições de apólices, planos de operações e tarifas a serem utilizadas obrigatoriamente pelo mercado segurador nacional (BRASIL, 1966).

O CNSP baixou a Resolução 247, de 2011, que tinha como finalidade a extinção da forma de averbação simplificada, em que era possível ao transportador informar os embarques mensalmente. Este procedimento possibilitava a fraude por meio da ocultação de embarques, uma vez que o risco já havia decorrido e os transportadores poderiam deixar de averbar embarques que não tivessem sofrido sinistro, depois, para evitar a fraude, em 21 de junho de 2018, o CNSP baixou a resolução 361, que obrigou os transportadores a averbar as cargas junto à seguradora antes do início da viagem (SUSEP, 2011 e 2018).

No segundo semestre de 2013, a SUSEP passou a fiscalizar as seguradoras quanto ao cumprimento da Resolução 247, pois desde a sua criação o prazo de adaptação já havia terminado. Paralelo a isso, houveram, também, as tratativas junto a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, para atuar de forma conjunta na fiscalização da obrigatoriedade de contratação do seguro de transporte pelos transportadores, tendo como forte aliado a implementação do Conhecimento de Transporte Eletrônico - CTE (SUSEP, 2013).

Não é raro o questionamento por parte de embarcadores e transportadores, da obrigatoriedade de contratação do seguro de transporte, ou por desconhecimento, ou por negligência. A contratação é feita, muitas vezes, obedecendo aos critérios com intenção corretiva e não preventiva, esta última com a finalidade de prevenir evento futuro e incerto.

No caso dos embarcadores, não há uma fiscalização efetiva com possibilidade de sansão pela não contratação do seguro, já para os transportadores, a fiscalização é realizada com a previsão de multa para aqueles que emitirem o Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e sem a informação com os dados da seguradora e o número da apólice. Além disso, a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e só pode ser realizada mediante a averbação da carga no sistema eletrônico de averbação da seguradora, que está prevista na Resolução Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP n.º 361, de 21 de junho de 2018 (CNSP, 2018).

Por se tratar de um seguro de responsabilidade civil, a modalidade contratada pelo transportador visa garantir o resarcimento de possíveis prejuízos, a terceiros que possam ter confiando a integridade de suas mercadorias às empresas especializadas no transporte, não podendo o terceiro depender da capacidade financeira do transportador em suportar e arcar com os prejuízos, resarcindo os danos resultantes de um sinistro.

É notória e legalmente constituída a obrigatoriedade de contratação do seguro de transporte, com um diferencial coercitivo para os transportadores, pela característica de fiéis depositários dos verdadeiros proprietários das mercadorias transportadas. Havendo contrato de seguro de coisas transportadas, a vigência da garantia começa no momento em que estas são recebidas pelo transportador e cessa com a sua entrega ao destinatário, art. 780 do CC (TARTUCE, 2020, p. 1.239).

Para Paulo Nader (2015), o contrato de transporte de coisa se formaliza com a emissão do conhecimento de transporte, que identifica a coisa de acordo com a sua natureza, valor, peso e quantidade, todas as informações necessárias que possibilitem a sua distinção de outras coisas transportadas.

Britto *et al.* (2010), em seu recorte sobre o Regime de Responsabilidade em Transporte de Carga, elucida que o Novo Código Civil de 2002 trouxe alterações significativas para as atividades Transportador, Embarcador e Segurador, no tocante a responsabilidade civil, sedimentando de modo irreversível, sendo o princípio da responsabilidade objetiva do transportador, com a culpa presumida por qualquer dano sofrido pela mercadoria durante o transporte. A citada responsabilidade se configura pela simples ressalva do recebedor da mercadoria, apontando os danos ou extravios observados na conferência da mercadoria

transportada ao chegar no destino, de forma subjetiva em sua defesa, resta ao transportador provar a excludente alegando força maior, caso fortuito ou vício do produto, com o ônus da prova por conta do transportador, onde devem estar presentes os aspectos da irresistibilidade e imprevisibilidade no evento.

Há responsabilidade civil objetiva quando a lei disser e quando no caso concreto se concluir que a natureza da atividade desenvolvida envolve risco. Como, quando quem causa o dano, exerce-o em atividade profissional. Tudo gira em torno da palavra atividade, se a ação causar um dano, já é suficiente, a pessoa sabe que a ação dela é uma ação de risco. Portanto, se a ação causar um dano, o responsável responderá, dessa forma, mesmo a responsabilidade objetiva desonerando o autor do ônus da prova, haja vista que não se discute a culpa, isso não o desobriga de provar minimamente o alegado (CÂMARA, 2018).

Como dispõe o art. 373, do CPC, o ônus da prova incumbe: I ao autor, quanto ao fato constitutivo de seu direito, II ao réu, quanto à existência de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor (CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL, 2015). Segundo Gonçalves:

Responsabilidade do transportador – Força maior – A presunção de culpa do transportador pode ser elidida pela prova da ocorrência de força maior – O roubo da mercadoria em trânsito, uma vez comprovado que o transportador não se desviou das cautelas e precauções a que está obrigado, configura força maior suscetível, portanto, de excluir a responsabilidade, nos termos da regra jurídica acima referida (REsp 43.756-3-SP, 4<sup>a</sup> T., Rel. Min. Torreão Braz, j. 13-6-1994, DJU, 1º ago. 1994, p. 18658, n. 145) (GONÇALVES, 2014, p. 283).

Na modalidade embarcador, o seguro é de dano e o transporte é realizado pelo proprietário da mercadoria que contrata uma apólice de seguro de transporte, para embarcador, com a vigência das garantias obedecendo as mesmas regras do artigo 780, do Código Civil. A diferença é que o documento emitido para efeito do seguro é a Nota Fiscal - NF.

Nesse caso, não cabe a responsabilidade civil por ser mercadoria própria, mas cabe ação de resarcimento contra o transportador, que causar danos nas mercadorias transportadas, desde que o embarcador contratante do seguro não conceda ao transportador os instrumentos de isenção de responsabilidade. A saber, a apólice de estipulação e carta de Dispensa de Direito de Regresso - DDR, instrumento que isenta a responsabilidade do transportador por danos causados por acidente, como tombamento, colisão e incêndio do veículo transportador e, também, por avarias, que são os danos causados por eventos não relacionados a acidente, sendo que o segundo instrumento isenta os eventos de furto e roubo.

## 2.2 MOTIVOS QUE POSSIBILITAM A FRAUDE

A obrigatoriedade de contratação do seguro de transporte trouxe consigo a resistência por parte das empresas obrigadas, que até nos dias de hoje, parte delas compreendem a aquisição como um aumento dos seus custos e não como uma medida preventiva para recuperar possíveis danos futuros e incertos.

A fraude pode ocorrer de várias formas, na fase pré-contratual, com o fornecimento de informações inverídicas, mais benéficas, que induzem as seguradoras ao erro de aceitar uma contratação, ou não instruir o contrato com as devidas condições comerciais necessárias para assumir o risco (FENSEG, 2019). Outra forma é na fase contratual, sonegando averbações, inadimplindo faturas, com o fornecimento de documentos e informações inverídicos para compor processos de sinistro, simulação de sinistros, suborno ou conluio de peritos na elaboração de relatórios de danos e também alterações nos parâmetros iniciais utilizados na análise do risco proposto (FENSEG, 2019).

Já fase pós-contratual, pode ocorrer pela característica da operação, os seguros de transportes são seguros de risco decorrido, ou seja, a seguradora dá cobertura antes e cobra depois, por isso, mesmo após o término de vigência da apólice, o segurado ainda terá pelo menos duas faturas para pagar, não sendo raras as inadimplências devido ao término de vigência da apólice geradora da cobrança. Além disso, existem as comunicações de sinistros posteriores, ao final de vigência, que quando ocorrem devem ser analisadas com muito critério (TARTUCE, 2020).

Cabe destacar, que na fase pré-contratual as informações sobre a operação realizada são imprescindíveis para a análise do risco, se não forem exatas, devem representar o mais próximo da realidade as mercadorias transportadas, seus respectivos valores, o volume de embarques, as principais regiões de circulação, etc. Estas são algumas das informações que determinarão as condições para cobertura das mercadorias, como a limitação de cobertura do valor por mercadoria, franquias, gerenciamento de risco e a precificação por meio das taxas, descontos e prêmio mínimo mensal, sendo condições que dão equilíbrio ao seguro contratado e tornam viáveis para a seguradora assumir o risco.

Nos termos do art. 766, CC, 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 a garantia, além de ficar o prêmio vencido (CÓDIGO CIVIL, 2002).

Ressalta-se, que é durante a fase contratual é que se comprovam as informações fornecidas para contratação da apólice e a expectativa gerada em torno das condições aprovadas. A sonegação de averbação consiste em não informar para a seguradora determinados embarques, isso normalmente acontece quando o segurado julga que determinada mercadoria não representa risco, ou caso aconteça um sinistro o prejuízo poderá ser absorvido, contudo, esse procedimento mascara a expectativa criada na contratação quanto ao volume de embarques e faturamento de prêmio, mesmo que esse procedimento não dê direito de indenização ao segurado, legalmente pode levar a sansões e também reduzir a arrecadação de prêmio prejudicando o resultado da seguradora, sem contar que a economia gerada com a sonegação não compensa a exposição de risco, a final, os eventos de sinistro são imprevisíveis.

Ainda na fase contratual, ocorrem os problemas de inobservância das condições contratuais que, geralmente, levam aos litígios sob a acusação de excessos das seguradoras. No entanto, na predominância de discussões sobre o direito do segurado, fato que remete a fase pré-contratual, onde as condições são definidas, analisadas, discutidas e havendo concordância são aceitas pelo contratante de forma consensual, o problema acontece quando ao longo da operação e da vigência as condições deixam de ser observadas, as seguradoras determinam as condições que geram a obrigação, cabendo ao segurado observar as mesmas condições que geram o direito.

No tocante ao exposto, vale lembrar o art. 765, CC, que assinala que o segurado e o segurador são obrigados a guardar na conclusão e na execução do contrato, a mais estrita boa-fé e veracidade, tanto a respeito do objeto, como das circunstâncias e declarações a ele concernentes (CÓDIGO CIVIL, 2002).

A boa-fé objetiva deve estar presente em todas as fases do contrato de seguro (fase pré-contratual, fase contratual e fase pós-contratual), uma vez que há norma específica nesse sentido. Sob esse aspecto, o contrato de seguro é privilegiado, pois não há norma semelhante, com esta especificidade, para os demais contratos (TARTUCE, 2020).

## 2.3 MEDIDAS PREVENTIVAS PARA ANTECIPAR AS CAUSAS

Tão importante quanto as informações fornecidas pelo segurado na fase pré-contratual, é a abordagem feita pelo corretor de seguros para fazer o levantamento das informações, a capacitação do profissional, assim como a boa-fé são indispensáveis para a qualidade das informações, visto que deve ter conhecimento de todo o processo e orientar o segurado quanto

ao teor das informações, bem como as consequências que elas podem provocar. Nesse momento, o corretor é o elo de ligação entre o segurado e a seguradora, portanto, precisa entender os dois lados, o que o segurado precisa e o que a seguradora pode oferecer. Nesta fase são necessários três pilares, conhecimento, boa-fé e transparência, como forma de proporcionar um negócio que seja bom para todas as partes interessadas (FENSEG, 2019).

A Federação Nacional de Seguros Gerais - FenSeg, no Manual de Boas Práticas do Seguro de Transportes emitido em 27/06/2019, p. 12, item 7, fala dos fatores que influenciam na subscrição do seguro, a subscrição é o processo de tomada de decisões seletivas utilizado por uma companhia de seguros para aceitar e precificar um risco, composta para analisar as informações prestadas pelo proponente sobre o risco.

No tocante as informações para a cotação do seguro levantadas pelo corretor, importante é dizer, também, que as seguradoras deveriam ter critérios mais rigorosos quando a análise das informações, uma vez que não é possível que informações divergentes de um mesmo segurado cheguem até a seguradora e ela apresente proposta de acordo com a informação, sendo preciso ponderação na análise, sob pena de aceitação de risco equivocada, favorecendo a fraude e prejudicando o resultado do negócio e do mercado.

Outro ponto observado com relação às seguradoras é os contratos elaborados com cláusulas restritivas mais amenas para determinadas mercadorias, proporcionadas por resultados melhores na experiência obtida ao longo da vigência, fato que possibilita o oferecimento de condições mais atrativas e benéficas aos segurados. Contudo, este procedimento atrai bons e maus segurados, estes últimos podem promover o desequilíbrio da carteira, causando prejuízos que obrigam a seguradora a rever as condições, retirar o atrativo para recuperar os prejuízos, ou até mesmo deixar de operar com aquela mercadoria que no passado apresentava bons resultados (FENSEG, 2019).

Esta fase de colhimento de informações superada, mais uma vez o corretor de seguros tem papel primordial, já que a apresentação da proposta de seguro deve ser discutida com o segurado e verificado todos os prós e contras, para que, se for o caso e se houver possibilidade, promover as adequações necessárias a fim de atender os interesses em questão. Novamente o conhecimento, a boa-fé e a transparência farão toda a diferença na satisfação das necessidades que motivaram o segurado a contratar o seguro e a seguradora a aceitar o risco (FENSEG, 2019).

No que concerne às condições do contrato, já são pré-definidas justamente porque a contratada não tem como acompanhar a operação do segurado no dia a dia, nem mesmo o corretor que mantém uma maior proximidade ao segurado. No entanto, na medida do possível,

é importante o acompanhamento feito pelo corretor de seguros, para identificar possíveis desalinhamentos nos termos do contrato, que ocorrem quando o segurado, por negligência ou por má-fé, passa a operar de forma adversa ao que foi pactuado. Nesse momento, antes que ocorra o sinistro, medidas de adequação podem ser tomadas, evitando uma surpresa desagradável (*PACTA SUNT SERVANDA*).

Já em um âmbito fora da relação segurado, corretor, seguradora, medidas de fiscalização são aliadas da prevenção de fraudes, uma vez que o seguro é de contratação obrigatória, pode ser fiscalizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, pela Polícia Rodoviária Federal - PRF e pela Polícia Rodoviária Estadual - PRE. Ressalta-se, que para que esta fiscalização pudesse ser eficaz, seria necessário o investimento em tecnologia que possibilitasse a autoridade conferir a regularidade do transportador, quanto a vigência e a adimplência do seguro. Atualmente, só é possível verificar no documento que acompanha o transporte se existe impressa a informação dos dados da seguradora, mesmo com a existência dos dados não significa que o seguro esteja vigente e com cobertura. A fiscalização efetiva seria um grande diferencial para o cumprimento da legislação e ao mesmo tempo evitar que operações de transporte fossem realizadas de má-fé, com a apresentação de apólice de seguro de vigência supostamente válida, mas que na realidade trata-se de apólice inválida (CNSEG, 2017).

Outro problema identificado, refere-se à receptação de mercadorias furtadas ou roubadas, visto que contribuem com a fraude no nesse tipo de transporte. Nesse sentido, criar ferramentas de rastreabilidade, assim como a efetiva ação do Estado contra os receptadores são exemplos de medidas válidas no combate à fraude. De acordo com o art. 180, do CP, adquirir, receber, transportar, conduzir ou ocultar em proveito próprio ou alheio, coisa que sabe ser produto de crime, ou influir para que terceiro, de boa-fé, a adquira, receba ou oculte, cabe pena de reclusão, de um a quatro anos e multa (CÓDIGO PENAL, 1940).

Conforme o art. 171, V, do CP, destrói total ou parcialmente, ou oculta coisa própria, ou lesa o próprio corpo ou a saúde, ou agrava as consequências da lesão ou doença, com o intuito de haver indenização ou valor de seguro, não há necessidade da consumação da lesão a outrem, basta o emprego do meio fraudulento para consumar o crime, trata-se de crime formal ou de consumação antecipada (CÓDIGO PENAL, 1940).

Nesse contexto, a inversão de relatórios de regulação de sinistros causados por acidente é uma possibilidade que assola os processos de sinistro, consiste na condenação de uma perda parcial ou total, onerando muito o prejuízo. A intenção, nesses casos, é a comercialização dos

salvados (mercadoria recuperada do sinistro que ainda possui algum valor comercial), que tem o seu valor abatido do valor a ser indenizado pela seguradora, já que os envolvidos na regulação facilitam a destinação dos salvados a determinados interessados escolhidos, com a finalidade de lucrar. Tal conduta é prevista no art. 17, II e III, do CPC, que aponta que se reputa litigante de má-fé aquele que: alterar a verdade dos fatos ou usar do processo para conseguir objetivo ilegal (CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL, 1980).

A partir do exposto, sabe-se que os processos fraudulentos causam prejuízos às seguradoras, que consequentemente acabam tendo que aumentar seus preços para compensar a perda. Além disso, a empresa poderá restringir certos tipos de mercadoria e endurecer medidas de Gerenciamento de Risco - GR, isso implica dizer, que vai onerar a operação daqueles que necessitam do seguro. Sendo assim, o custo é repassado para o consumidor final, ou as cargas acabam ficando sem seguro, com as empresas bancando o risco e se sujeitando aos prejuízos incalculáveis. Em resumo, o aumento das fraudes aumenta o prêmio do seguro, isso diminui os segurados por falta de condições de bancar o preço, tendo como consequência, o crescimento do percentual de fraudes comparativo aos contratos efetivados, uma vez que para o fraudador pouco importa quanto se cobra pelo seguro.

Nesse cenário, é visto que as crises econômicas e processos recessivos só pioram as incidências das fraudes, justamente em um momento em que o seguro é a única forma de devolver um bem ou valor perdido, sendo que às vezes a perda nem chega a ocasionar um abalo na economia das coletividades. Por outro lado, o fraudador vê no seguro a única forma de recuperar um abalo estrutural pessoal ou patrimonial.

## 2.4 POSIÇÃO DOS TRIBUNAIS

A judicialização de demandas decorrentes dos contratos de seguro de transporte não é rara, acontecendo de ambas as partes em busca de seus direitos, seja acusando ou defendendo, sendo muitas as motivações.

### 2.4.1 Do pagamento das faturas

A inadimplência das faturas geradas como resultado da movimentação de cargas, quebra a expectativa das seguradoras no tocante a mutualidade do negócio fechado, não só isso, mas, também, porque os seguros de transporte são de risco decorrido, pois a mercadoria transportada já chegou ao seu destino, a seguradora já cumpriu com a sua parte na obrigação de dar cobertura

ou garantia na restituição do valor perdido em decorrência de um sinistro. No entanto, o segurado deixa de cumprir uma de suas obrigações principais, que é o pagamento do prêmio.

Por si só, isso não caracteriza uma fraude propriamente dita, podendo haver outras motivações que levam o segurado a não pagar a fatura, por exemplo, um imprevisto, problema financeiro. Contudo, existem situações em que a fraude fica caracterizada quando o segurado contrata o seguro somente para atender à exigência da legislação e para a apresentação das apólices por exigência do embarcador como condição para entregar a mercadoria, sob responsabilidade do segurado, porém, este segurado ao receber as apólices emitidas simplesmente deixa de pagar as faturas provocando o cancelamento das apólices por falta de pagamento, ficando com as apólices aparentemente vigentes por 12 meses e o que é pior, cobrando o valor referente ao prêmio do seguro, a título de *ad valorem* junto com frete.

Outro fato que ocorre com frequência, é a sonegação de parte do valor que está sendo transportado, influenciando na cobrança do prêmio, este fato só é possível de ser detectado se houver a ocorrência de um sinistro, momento em que será solicitado todos os documentos necessários para compor o processo, dentre eles estão as notas fiscais (NF) e o conhecimento de transporte (CT-e). Nessa situação, o segurado aposta na sorte, não sendo previdente com a responsabilidade que assume, ou no caso de seguro de embarcador, que a averbação é postecipada, os valores das NF são alterados após a mercadoria chegar ao destino sem nenhum dano. Importante dizer que por ocasião de um sinistro e por força do contrato, a seguradora poderá pedir auditoria sobre toda a movimentação do segurado, cabendo cobrança do prêmio que por acaso deixou de ser cobrado nas faturas.

Dentro desse entendimento, o Tribunal de Justiça do Estado do Paraná – TJPR, pela Apelação Cível 835.067-0, que no voto de seu Relator, Desembargador José Laurindo de Souza Netto deu provimento parcial, condenando o segurado a pagar o prêmio sonegado, foi considerado apenas o que foi apurado pela empresa de perícia, a valor presumido pela seguradora foi negado (TJPR, 2012).

Como demonstrado, podem haver várias motivações para a inadimplência, independente delas, a cobrança do prêmio gerado é devida, tanto que na discussão quanto a procedência desse direito, conforme fica demonstrado, o Tribunal de Justiça de São Paulo - TJSP, ao julgar a Apelação Cível 1002930-04.2018.8.26.0564, relatado pelo desembargador Régis Rodrigues Bonvicino, deu provimento ao recurso de apelação apresentado por entendimento doutrinário, jurisprudencial e aplicação do art. 784, XII do CPC, art. 27 do Decreto Lei n.º 73/66 e art. 5º do Decreto n.º 61.589/67 (TJSP, 2020).

#### 2.4.2 Das exigências de gerenciamento de risco (GR)

Outro fato que gera muita discussão são as exigências de gerenciamento de risco (GR), constantes das apólices de seguro com cobertura para furto total, concomitante com o veículo transportador e roubo. As medidas de GR são necessárias para inibir a ação de quadrilhas especializadas em furto e roubo de cargas, já que inibem, mas não impedem a ação, que a depender do tipo de mercadoria e da disposição das quadrilhas a carga será levada. Portanto, a única garantia que pode haver para recuperar o prejuízo é a contratação do seguro.

O GR é muito questionado e criticado, mas é o mínimo que o segurado poderia fazer para evitar o furto ou roubo da carga caso não tivesse o seguro. Desse modo, o segurado precisa entender que a seguradora aceita correr o risco, mas vai tomar as medidas necessárias para minimizar o mesmo, o que implica nas exigências de GR, tidas como medidas abusivas, uma vez que os custos do GR devem ser absorvidos pelo segurado, sendo a condição.

Aponta-se, que algumas seguradoras deixam a escolha da empresa de gerenciamento de risco e o sistema de monitoramento eletrônico por conta do segurado, desde que a mesma tenha condições de executar os procedimentos de GR constantes na apólice. Isso possibilita ao segurado, negociar a cobrança pela prestação do serviço, ficando exposto e sem garantias caso a empresa escolhida não consiga atender as exigências da seguradora, justamente em uma ocorrência de sinistro. Já que as exigências de GR são indispensáveis, é melhor que a seguradora liste o rol de empresas de sua confiança e que são aptas a prestar o serviço, pois se esta falhar, o segurado não poderá ser penalizado.

A argumentação de condição abusiva é o que motiva a judicialização das negativas de sinistro emitidas pelas seguradoras, mas o que acontece é a inobservância das condições definidas em apólice emitida após a apresentação de uma proposta analisada e assinada pelo segurado. Desse modo, a decisão de concordar ou não com as condições é do segurado que pode avaliar outras opções no mercado, mas a verdade é que em se tratando de GR pouca coisa muda de uma seguradora para outra.

A FenSeg, em sua publicação do dia 27 de junho de 2019, no Guia de Boas Práticas do Seguro de Transportes, p. 13, item 8, passou orientações que tratam da importância do GR e todas as normas e regras que devem constar na apólice e/ou respectivas condições gerais, deixando claro ao segurado quais serão as penalidades pelo seu descumprimento (FENSEG, 2019).

Para ser efetivo, o GR deve ser prestado por empresa sem relação com o segurado e isenta de qualquer obrigação com o mesmo, para não haver dúvidas dos procedimentos executados, considerando que a gerenciadora de risco é conchedora da operação, que comprehende o trajeto que será feito e das paradas programadas desde a origem até o destino, sendo informações privilegiadas e tão necessárias para o sucesso da atuação de quadrilhas especializadas em furto e roubo de cargas.

À vista disso, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - TJSP, por meio da Apelação Cível n.º 1002070-48.2017.8.26.0431, do Relator Cláudio Hamilton, negou o provimento considerando que o segurado não cumpriu com as exigências de GR estipuladas na apólice, utilizando-se de empresa de monitoramento de sua escolha não homologada pela seguradora e, também, não procedeu a consulta e liberação do motorista conforme estipulado na apólice. O Relator argumentou que deve-se aplicar o princípio *pacta sunt servanda*, para chancelar que o contrato é lei entre os contratantes, além do mais, a autora não provou os fatos constitutivos do seu direito nos termos do art. 373, I, do CPC (TJSP, 2019).

O TJPR na Apelação Cível 1.147.184-4, por decisão do Desembargador Relator Arquelau Araujo Ribas, negou provimento ao recurso de apelação pelo descumprimento de previsão contratual expressa, afastando o dever de cobertura securitária para o roubo de carga, devido ao descumprimento de exigência de GR que previa a liberação do motorista e do caminhão, sendo verificado que o mesmo tinha restrições que o tornavam inapto a realização do transporte (TJPR, 2014).

## 2.5 ENTENDIMENTO DOUTRINÁRIO DE ESTUDIOSOS E ESPECIALISTAS

A literatura relacionada ao tema é pouca, fato que torna a pesquisa uma tarefa árdua ao fugir do campo prático, passando ao levantamento de informações teóricas direcionadas ao problema em questão.

Quanto ao conceito de contrato de seguro, Rui Stoco (2014, p. 1.053-1.054) faz uma interpretação sobre o que dispõe os artigos 757 e 762, ambos do CC/2002, em que o primeiro estabelece a obrigação do contrato, em face do contratante, a indenizar um prejuízo resultante de riscos previstos mediante pagamento de prêmio, e o segundo, quando o risco previsto ser resultado de ato doloso do segurado, ou do beneficiário, do representante ou de outro, que torna o contrato nulo, excluindo a obrigação do contratado. Se o contrato de seguro resguarda o beneficiário da ocorrência de evento futuro e incerto, não pode haver dolo por parte do

contratante ou do beneficiário, pode apenas a culpa *stricto sensu*, caso contrário beneficia o engodo e a fraude.

No tocante a abusividade das exigências de GR, Elvio Maximiliano Moreschi Cremonze *et al.* (2010, p. 371), devido a crescente violência que grassa o país, o furto e roubo de cargas não são mais um evento fortuito com a possibilidade de exonerar a responsabilidade do transportador, que assume o risco da operação de proteger a carga e entregá-la incólume ao seu destinatário. Aqui não se trata do transportador assumir o risco, de confrontar os agentes que pretendem se apossar da carga, mas sim, de tomar as medidas possíveis e necessárias contratando os serviços de empresas de gerenciamento de risco e de escolta armada e, também, adquirindo sistemas de monitoramento de veículos por satélite, como forma de minimizar os efeitos da ação dos criminosos. A triste realidade das rodovias brasileiras apresenta a previsão de que haverá a obrigação de reparar o dano nos termos do art. 927, parágrafo único, CC.

Nesse sentido, o julgado do Ministro Barros Monteiro, da 4<sup>a</sup> turma do STJ, no Recurso Especial n.º 138.127-SP (97/0044490-2), publicado no DJ 21.02.2000, negou provimento da ocorrência de força maior à falta do requisito da imprevisibilidade, uma vez que a guarda e a custódia da mercadoria transportada é da transportadora, que deve proceder com as cautelas necessárias para que a carga seja entregue indene ao seu destino.

Observa-se, que não pode ser tratado como abusivo um procedimento previsto em lei, independente da contratação do seguro, as medidas mínimas de segurança para a integridade da carga devem ser tomadas por parte do transportador, a contração da apólice de seguro não o isenta dessa obrigação, pois trata-se de uma operação de resultado, objetivando a entrega da carga e, em último caso, a reparação do dano, seja pelo transportador, seja pela seguradora indenizando o sinistro.

### **3 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Como pensar no cotidiano das pessoas sem o transporte? Difícil imaginar todo o aparato e complexidade desse segmento tão importante para a economia e o bem-estar coletivo. Contudo, os aspectos apresentados são voltados ao transporte de coisas, de mercadorias, principalmente, no tocante à fraude que envolve a operação dos seguros de transporte, observada antes, durante e pós-contrato, prejudicando um segmento que já enfrenta muitas dificuldades.

Apesar de ser obrigatório, sem dúvidas que os seguros de transporte são de extrema importância, ao ponto de ser citado por um grande estadista como Winston Churchill, devido

ao seu convencimento da capacidade do seguro em recompor patrimônios perdidos por catástrofes e, também, por Paulo Henrique Cremoneze, afirmando que o mercado de seguros é um dos mais importantes segmentos econômicos de todo o mundo.

Portanto, verificou-se que a contratação do seguro de transporte, em suas modalidades, é uma transferência de risco, que o segurado faz para a companhia seguradora, com a finalidade de se garantir dos possíveis prejuízos que possam ocorrer na operação de transporte. Por sua vez, a companhia seguradora precisa fazer uma análise profunda e detalhada da operação proposta, para tentar prever e calcular o risco, garantir o resultado e a margem de lucro esperada. Assim sendo, para que esta análise possa proporcionar um cenário que permita a visualização de todos os resultados possíveis, a qualidade e quantidade das informações oferecidas pelo segurado são primordiais.

Não obstante a isso, complementando as informações fornecidas pelo segurado, as companhias seguradoras têm as suas próprias ferramentas, com base em estatística de carteira, uma fonte mais confiável de informações, pois traduz a realidade e o comportamento das apólices de seguro contratadas, ou seja, reflete a experiência real do risco.

Vislumbrou-se, a cooperação entre as seguradoras em compartilhar informações para alimentar um banco de dados, que possibilitou a criação de uma ferramenta para a quantificação da fraude, o sistema Sistema de Quantificação de Fraude - SQF, administrado pela Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização - CNseg, este importante sistema é indispensável na análise de risco.

As informações iniciais fornecidas pelo segurado, para a elaboração da proposta de seguro, não estão livres da fraude, quando se tem o conhecimento das informações que possam ser mais benéficas no sentido de conseguir melhores condições de coberturas e de preço, tal conhecimento pode ser utilizado, mesmo que isso implique em demandas judiciais por ventura de uma negativa de sinistro, tendo como argumento o fornecimento de informações falsas sobre a operação de transporte proposta.

Após a contratação e por toda a vigência da apólice, a fraude pode ser observada quando ocorre a sonegação de embarques, no pagamento das faturas e nos processos de sinistro, em qualquer dos momentos citados, a fraude prejudica e desvirtua a perspectiva criada em relação a análise inicial, deixando o contrato deficitário e conforme a previsão, leva a seguradora a refazer a análise inicial, podendo majorar a taxa, onerar o prêmio mínimo e enrijecer as medidas de gerenciamento de risco. Todas as medidas citadas ao mesmo tempo ou o cancelamento da

apólice mediante aviso prévio de 30 dias, seja qual for a medida adotada, resulta em prejuízo ao segurado.

A fraude impacta primeiro na companhia seguradora, mas logo todo o mercado estará sofrendo as consequências pela dificuldade na contratação do seguro, ou como já dito, refletida por taxas maiores, medidas mais duras e restritivas de Gerenciamento de Risco - GR e prêmios mínimos mais elevados, tudo faz parte de medidas para tentar equilibrar o resultado, que é obtido pela subtração do prêmio pago, pelo sinistro pago.

As crises econômicas agravam as fraudes, pois existe uma tendência para que o seguro faça parte da lista de cortes promovido pelas empresas, pelo custo que ele representa, contrariando a ideia de ser previdente contra eventos futuros, incertos e indesejáveis que podem abalar e comprometer o equilíbrio econômico.

Os cancelamentos de apólices ou a diminuição nas contratações reduzem a arrecadação de prêmio, piorando o resultado das companhias seguradoras. Ocorre, aqui, um destaque no crescimento do percentual de fraudes, devido ao aumento dos contratos fechados por segurados com potencial de fraude, porque para o fraudador pouco importa o custo do seguro.

É um cenário desolador, considerando que o seguro é a única garantia real de recuperação de um bem ou valor perdido, que ao ser resarcido pela companhia seguradora, mantém a economia girando sem proporcionar abalo a coletividade.

Os fatores que contribuem com as fraudes são muitos, devendo ser identificados e compartilhados pelo mercado segurador, para que haja conscientização e a participação dos envolvidos em medidas proativas de combate antes da ocorrência, estas medidas inibem o fraudador, proporcionando melhores resultados às seguradoras e o seguro cumprir a sua real finalidade, sendo o cenário previsto pelas partes no momento da contratação.

A tecnologia é uma forte aliada para criar ferramentas que dificultem e inibam a ação dos fraudadores. As autoridades devem ser municiadas com informações fornecidas pelas seguradoras, para a detecção de possíveis fraudes em andamento, além de investimentos precisarem ser feitos para que as autoridades possam saber na ponta se uma apólice é válida ou não, visto que atualmente só é possível conferir se existe a informação no documento de transporte do número de uma apólice, não sendo possível questionar a sua validade.

Portanto, urge-se de investimentos e a colaboração das companhias seguradoras, para que as suas análises possam efetivamente prestigiar o bom segurado, as fraudes não constituem atos de boa-fé e estão longe de serem casos fortuitos ou de força maior, sendo que a tendência é de repetição, sendo que a experiência de uma, vale para todas.

Sob esse viés, as autoridades devem criar leis que sejam mais rígidas com os fraudadores, a fiscalização deve ser mais intensa e efetiva, amparada pela indispensável informação fornecida pelas companhias seguradoras, sendo as medidas coercitivas necessárias, ademais da conscientização sistemática não mudar a ideia de oportunismo latente.

## REFERÊNCIAS

**BRASIL. Lei nº 8.374 de 30 de dezembro de 1991.** Dispõe sobre a responsabilidade civil dos transportadores sobre a carga transportada. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1989\\_1994/L8374.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1989_1994/L8374.htm). Acesso em: 17 out. 2021.

**BRASIL. Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm). Acesso em: 15 mai.2021.

**BRASIL. Lei nº 13.105 de 16 de março de 2015.** Institui o Código de Processo Civil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm). Acesso em: 15 mai.2021.

**BRASIL. Decreto Lei nº 2.848 de 07 de dezembro de 1940.** Institui o Código Penal. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm). Acesso em: 26 mai.2021.

**BRASIL. Decreto Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966.** Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0073.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0073.htm). Acesso em: 16 mai.2021.

**BRASIL. Notícia SUSEP de 01 de março de 2013.** Dispõe sobre o planejamento estratégico de fiscalização. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/setores-susep/noticias/noticias/responsabilidade-civil-do-transportador-susep-efetuara-fiscalizacao-no-segundo-semestre-deste-ano>. Acesso em 27 mai.2021.

**BRASIL. Resolução CNSP 247 de 2011.** Dispõe sobre a extinção da modalidade de averbação simplificada, que permitia a informação dos embarques de forma mensal e agregada, com o risco já decorrido. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/setores-susep/noticias/noticias/responsabilidade-civil-do-transportador-susep-efetuara-fiscalizacao-no-segundo-semestre-deste-ano>. Acesso em: 16 mai.2021.

BRITTO, Cristian Smera. et al. **Temas de Direito do Seguro e de Direito dos Transportes**. São Paulo. Quartier Latin, 2010.

CÂMARA, Marcelo Oliveira. **Responsabilidade Civil**. 1.ed. Rio de Janeiro: Copyright seses, 2018.

CNSEG, Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização. **Dispõe sobre o SQF, Sistema de Quantificação da Fraude.** Disponível em: <https://www.cnseg.org.br/publicacoes/sistema-de-quantificacao-da-fraude.html>. Acesso em 16 mai.2021.

CNSEG, Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização. **Dispõe sobre o Retrato do Seguro de Transporte de Cargas no Brasil.** Disponível em: <https://cnseg.org.br/publicacoes/topicos-especiais-retrato-do-seguro-de-transporte-de-cargas-no-brasil.html> . Acesso em 17 out. 2021.

CREMONEZE, Paulo Henrique (coord.) . **Temas de Direito do Seguro e de Direito dos Transportes.** São Paulo. Quartier Latin, 2010.

CREMONEZE, Elvio Maximiliano Moreschi. et al. **Temas de Direito do Seguro e de Direito dos Transportes.** São Paulo. Quartier Latin, 2010.

FENSEG, Federação Nacional de Seguros Gerais. **Guia de Boas Práticas.** Disponível em: <https://fenseg.org.br/publicacoes/guia-de-boas-praticas-do-seguro-de-transportes.html>. Acesso em 16 out.2021.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil.** 15.ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

NADER, Paulo. **Curso de Direito Civil.** Volume 7: responsabilidade civil. 6.ed. ver., atual e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil.** 10. Ed. Revista dos Tribunais, 2014.

STJ, Superior Tribunal de Justiça. **STJ Recurso Especial nº 138.127-SP nega incidência de força maior.** Disponível em <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/372461/recurso-especial-resp-138127-sp-1997-0044490-2> . Acesso em 17 out. 2021.

TARTUCE, Flávio. **Manual de Direito Civil.** Volume Único. 10.ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2020.

TJPR, Tribunal de Justiça do Paraná. **TJPR nega apelação cível por descumprimento de GR, 2014.** Disponível em <https://tj-pr.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/147956380/apelacao-apl-11471844-pr-1147184-4-acordao/inteiro-teor-147956386> . Acesso em 17 out. 2021.

TJPR, Tribunal de Justiça do Paraná. **TJPR dá provimento parcial a apelação cível em ação de cobrança, 2012.** Disponível em <https://tj-pr.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/21563456/8350670-pr-835067-0-acordao-tjpr/inteiro-teor-21563457> . Acesso em 17 out. 2021.

TJSP, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **TJSP provimento negado por descumprimento de GR, 2019.** Disponível em <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/707761153/apelacao-civel-ac-10020704820178260431-sp-1002070-4820178260431/inteiro-teor-707761173> . Acesso em 17 out. 2021.

TJSP, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **TJSP deu provimento ao recurso de apelação para cobrança de prêmio de seguro, 2020.** Disponível em <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/707761153/apelacao-civel-ac-10020704820178260431-sp-1002070-4820178260431/inteiro-teor-707761173>. Acesso em 17 out. 2021.