



SEGURO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

SEGURADORA

BERKLEY INTERNATIONAL DO BRASIL SEGUROS SA - 01414
Av. Presidente Juscelino Kubitschek, 1455
CNPJ: 07.021.544/0001-89

SEGURADO

VERUS LOGÍSTICA E SERVIÇOS INTERNACIONAIS LTDA
Rua Butantã, 500 – 6º Andar – CJ 61 – Pinheiros
05424-00 – São Paulo – SP
CNPJ: 27.655.098/0001-71

APÓLICES

1002200016183 – Importação

1002200016182 – Exportação

1. VIGÊNCIA

Vigência até 31/07/2027

2. OBJETO DO SEGURO

A presente apólice tem por objetivo garantir, até o limite máximo de garantia contratada e conforme as condições contratuais de seguro, o pagamento da indenização ao segurado por prejuízos ocorridos e devidamente comprovados, decorrentes dos riscos cobertos.

3. IMPORTÂNCIA SEGURADA

A importância segurada, estipulada pelo segurado, representa o limite máximo de indenização pagável por prejuízos cobertos, conforme as condições desta apólice. Isso não implica o reconhecimento, pela seguradora, do valor real dos bens segurados. Os valores previstos para as exportações do segurado durante a vigência desta apólice totalizam a importância de US\$ (a informar), a título de provisória única.

A importância segurada corresponderá ao valor do objeto segurado, conforme fatura comercial ou documento equivalente, distribuído entre:

- Custo
- Frete internacional
- Despesas (até 10% de custo + frete), se contratado

4. LIMITE MÁXIMO DE GARANTIA

A responsabilidade da seguradora por veículo/viagem ou por acumulação fica limitada a:

4.1. Embarques marítimos e/ou aéreos (viagem principal) e/ou acúmulos exclusivamente em armazéns aeroportuários e/ou portuários:

US\$ 500.000,00 (quinhentos mil dólares norte-americanos) para demais mercadorias.

Observação:

Em qualquer hipótese, o valor máximo indenizável pela seguradora, em um mesmo sinistro, corresponderá ao limite fixado acima. Entende-se como “um mesmo sinistro” o conjunto de perdas ou danos decorrentes de quaisquer riscos previstos no item “Riscos Cobertos”, atingindo um mesmo veículo, viagem, acúmulo ou evento.



Embarques com valores superiores aos estabelecidos deverão ser comunicados por escrito à seguradora, antes do início do risco, com antecedência mínima de 03 (três) dias úteis. A não comunicação implica perda total do direito à indenização.

5. VIAGEM

De quaisquer localidades do território brasileiro para quaisquer localidades no exterior, exceto aquelas destinadas aos países citados no parágrafo abaixo.

5.1. CLÁUSULA – EMBARGOS E SANÇÕES

Estão excluídos da cobertura todos os riscos cuja indenização implique obrigação da seguradora de atuar de forma que a exponha a sanções comerciais e econômicas por parte dos Estados Unidos da América, Reino Unido ou União Europeia, conforme listas oficiais:

- a) Reino Unido e União Europeia: <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/sanctions/>
- b) OFAC – EUA: <https://sanctionssearch.ofac.treas.gov/>

Estão também excluídos riscos cujo pagamento esteja vedado por sanções impostas por entidades multilaterais das quais o Brasil participa, como o GAFI ou a ONU.

O proponente deve informar, na solicitação de cotação, se ele, seus beneficiários, ou locais envolvidos (origem, destino ou transbordo) constam em listas de embargos. A omissão implica não aceitação e não cobertura do risco.

O segurado perderá o direito à indenização caso seja comprovado ato doloso seu ou de seu representante com nexo causal com o sinistro, em razão das sanções internacionais.

6. RISCOS COBERTOS

Esta apólice cobre perdas ou danos materiais sofridos pelo objeto segurado, desde que resultantes diretamente de um dos riscos cobertos, conforme descrito nas condições da apólice ou averbações.

6.1. COBERTURA BÁSICA AMPLA A (ALL RISKS) – MERCADORIAS NOVAS

A cobertura tipo "Ampla A" cobre todos os riscos de causas externas, tais como:

- Incêndio ou explosão
- Roubo e furto qualificado
- Acidentes com o meio de transporte (ex.: naufrágio, tombamento, colisão)
- Danos por molhadura, chuva ou água do mar
- Quebra, amassamento ou derrame
- Perda total ou parcial por causas externas
- Perda de volumes durante carga/descarga
- Avaria grossa e despesas de salvamento
- Lançamento ao mar

Exclusões (O que não cobre):

- Atos intencionais ou dolo do segurado
- Embalagem inadequada ou defeituosa
- Vício próprio ou deterioração natural da carga
- Demora, perda de mercado ou lucros cessantes
- Radiações nucleares ou contaminação radioativa
- Guerra, greves, motins e atos terroristas (salvo contratação específica)
- Infestação por pragas (ex.: insetos, roedores)

Nº 200 – COBERTURA ADICIONAL DE FRETE E/OU DE SEGURO

Garante que, em caso de danos cobertos e pagamento de indenização, o frete e/ou o valor pago pelo próprio seguro também serão reembolsados ao Segurado.



Nº 201 – COBERTURA ADICIONAL DE DESPESAS

Garante ao Segurado o reembolso de despesas extras decorrentes de sinistro coberto ocorrido durante a exportação, incluindo:

- Custos para salvar, proteger ou reduzir danos à carga;
- Transbordo ou reembarque da carga, caso o transporte original fique impossibilitado;
- Despesas necessárias para a conclusão do transporte até o destino final.

6.2. INÍCIO E FIM DOS RISCOS

A cobertura segue as regras da cláusula "Início e Fim dos Riscos" da(s) cobertura(s) básica(s), observando os seguintes prazos máximos:

- 60 dias após a descarga no porto de destino final;
- 30 dias após a descarga no aeroporto ou chegada do veículo terrestre à fronteira.

7. VISTORIAS

1. Havendo indícios de perdas ou danos, é obrigatória a realização de vistoria para apurar os prejuízos. A verificação deverá ser feita com representantes da seguradora, do transportador e da entidade responsável pela guarda da carga.
2. Em caso de avarias ou faltas em mercadorias importadas, o Segurado deve solicitar a vistoria aduaneira antes do desembarço, salvo dispensa expressa da Seguradora.
3. A seguradora não cobre despesas com guarda, vigilância, capatazia e armazenagem, exceto quando relacionadas diretamente à vistoria aduaneira não dispensada.
4. Vistorias de danos ocorridos em transportes terrestres serão feitas no destino final ou local acordado. Para transporte ferroviário nacional, deve-se lavar Auto conforme o Regulamento Geral de Transportes.
5. A intervenção de vistoriador não implica reconhecimento prévio de responsabilidade pela seguradora.
6. A seguradora poderá, a qualquer momento, vistoriar o objeto segurado, por conta própria.

8. GERENCIAMENTO DE RISCO

Fica convencionado que, a cobertura securitária está atrelada ao cumprimento fiel das regras de Gerenciamento de Riscos, estabelecidas nesta Clausula, além das condições gerais e coberturas adicionais estabelecidas no contrato de seguro.

A responsabilidade e o custo pela execução e cumprimento das normas e procedimentos estabelecidos nesta Clausula, são de responsabilidade exclusivamente do SEGURADO e/ou de seu (s) contratado (s).

A qualquer momento a Berkley poderá contatar as empresas e pessoas contratadas pelo SEGURADO, seja o TRANSPORTADOR, a GERENCIADORA, a empresa da tecnologia de rastreamento, ou qualquer outra envolvida no transporte, bem como solicitar diretamente a elas os documentos e informações necessárias para a comprovação do cumprimento das regras desta cláusula.

O Segurado deverá levar ao imediato conhecimento da Seguradora a ocorrência de qualquer circunstância que impeça ele próprio, seus transportadores e/ou a gerenciadora de riscos de cumprir as medidas de gerenciamento de riscos desta Cláusula, podendo a Seguradora, uma vez comunicada, efetuar a reanálise do risco, rever as condições para sua subscrição e efetuar o recálculo do prêmio de seguro.

8.1. REGRAS DE GERENCIAMENTO DE RISCOS:

Observação: Em qualquer faixa de embarque abaixo, que não seja obrigatória a utilização de "Motorista e Ajudante Frota e/ou Agregado" e seja utilizado motorista classificado como autônomo, este deverá possuir, no mínimo, 3 (três) liberações anteriores junto a GERENCIADORA contratada pelo SEGURADO, em um período inferior a 1 (um) ano. Não serão contabilizadas as liberações de GERENCIADORAS, que não a contratada pelo segurado, assim como embarques de mercadorias que não eram de responsabilidade do SEGURADO.

Caso o SEGURADO precise utilizar motorista autônomo de primeira ou segunda viagem, deverá realizar o Cadastro / Consulta "Completo", ou seja, incluído obrigatoriamente todas as consultas disponíveis pela Gerenciadora de Riscos.

Todas as viagens, obrigatoriamente, devem contemplar as medidas preventivas relacionadas abaixo:

8.1.1. Embarques de Mercadorias relacionadas acima como Risco Extremo:



a) Até US\$ 100.000,00 (Cem Mil Dólares Norte Americanos), realizar Cadastro e Consulta E rastreamento/ monitoramento de cargas OU 01 (uma) equipe de escolta armada e rastreada em todo decorrer da viagem.

8.1.2. Embarques de Mercadorias relacionadas acima (exceto risco extremo):

a) Até US\$ 100.000,00 (Cem Mil Dólares Norte Americanos), realizar Cadastro e Consulta;

b) De US\$ 100.000,01 (Cem Mil Dólares Norte Americanos e Hum Cents) até US\$ 500.000,00 (Quinhentos Mil Dólares Norte Americanos), realizar Cadastro e Consulta E rastreamento / monitoramento de cargas OU 01 (uma) equipe de escolta armada e rastreada em todo decorrer da viagem;

8.1.3. Embarques de Confecções, Tecidos, Fios de seda e Fios têxteis:

Até US\$ 100.000,00 (Cem Mil Dólares Norte Americanos) realizar Cadastro e Consulta E Motorista e Ajudante Frota e/ou Agregado E rastreamento/ monitoramento de cargas E veículo próprio (do segurado ou da transportadora) OU 01 (uma) equipe de escolta armada e rastreada em todo decorrer da viagem;

8.1.4. Embarques de Tecidos - PRODHIGI INTERNACIONAL COMERCIO REPRES IMP EXP LTDA – CNPJ: 04.087.906/0002-27 no percurso CHINA - ITAJAI/SC:

a) Até US\$ 100.000,00 (Cem Mil Dólares Norte Americanos), realizar Cadastro e Consulta;

b) De US\$ 100.000,01 (Cem Mil Dólares Norte Americanos e Hum Cents) até US\$ 400.000,00 (Quatrocentos Mil Dólares Norte Americanos), realizar Cadastro e Consulta E rastreamento/ monitoramento de cargas OU 01 (uma) equipe de escolta armada e rastreada em todo decorrer da viagem;

NOTA: Para embarques em que seja utilizado motorista classificado como autônomo, este deverá possuir, no mínimo, 3 (três) liberações anteriores junto a GERENCIADORA contratada pelo SEGURADO, em um período inferior a 1 (um) ano. Não serão contabilizadas as liberações de GERENCIADORAS, que não a contratada pelo segurado, assim como embarques de mercadorias que não eram de responsabilidade do SEGURADO, OU SEGURADO realizará o Cadastro/ Consulta “Completo”, ou seja, incluído obrigatoriamente todas as consultas disponíveis pela Gerenciadora de Riscos.

8.1.5. Para Embarques de Mercadoria Geral:

a) Até US\$ 300.000,00 (Trezentos Mil Dólares Norte Americanos), realizar Cadastro e Consulta;

b) De US\$ 300.000,01 (Trezentos Mil Dólares Norte Americanos e Hum Cents) até US\$ 500.000,00 (Quinhentos Mil Dólares Norte Americanos), realizar Cadastro e Consulta E rastreamento / monitoramento de cargas.

8.2. PROCESSOS E PROCEDIMENTOS: SOLICITAÇÃO

DE MONITORAMENTO:

a) O SEGURADO / TRANSPORTADOR deve encaminhar / cadastrar para cada embarque a solicitação de monitoramento à GERENCIADORA com no mínimo 01 (uma) hora de antecedência ao início da viagem, para que a Gerenciadora de Riscos possa constatar que o sinal e todos os recursos do equipamento rastreador estão liberados / disponíveis, inclusive para realização do check list.

a.1) A Solicitação de Monitoramento deve conter todas as informações do embarque, tais como:

Dados cadastrais do (s) Motorista (s), do veículo transportador, do equipamento rastreador, do rastreador secundário da escolta e ISCA RF (quando aplicável), dados da viagem, tais como: origem, destino, rota / rotograma (pontos de parada), previsão do início de viagem, tipo de operação (transferência, entrega direta, coleta, distribuição, redespacho, devolução, entre outras), endereço do (s) local (s) de entrega, e qualquer outra informação necessária solicitada pela Gerenciadora de Riscos.

b) Para os casos de viagens em comboio (s), deve ser informado na solicitação de monitoramento o detalhe de cada operação: - Placa do veículo do comboio;

- Valor do embarque;

- Mercadoria;



Quando o embarque estiver acompanhado de escolta armada e rastreada E/OU ISCA RF: -

Escolta Armada e Rastreada: nome e telefone dos agentes, marca do rastreador da viatura;

- ISCA RF: marca e nível de bateria.

c) As viagens iniciadas sem a solicitação de monitoramento e/ou sem autorização da GERENCIADORA não serão consideradas como monitoradas;

PROCEDIMENTOS DA VIAGEM:

a) O simples fato de o equipamento rastreador estar instalado no veículo, não constitui efetivo rastreamento e monitoramento. O sinal do equipamento rastreador do veículo deverá estar obrigatoriamente liberado / espelhado para a Gerenciadora de Risco aceita pela Seguradora, 01 (uma) hora antes do início da viagem.

NOTA: Em hipótese alguma o proprietário do sinal do veículo poderá interferir no seu monitoramento, quando a viagem estiver em andamento (a partir da disponibilização do sinal a Central de Monitoramento até a conclusão da viagem, ou seja, descarregamento total do veículo), seja através de envio de comandos ou retirada do sinal do veículo da Central de Monitoramento;

b) A viagem deve ser monitorada do início (carregamento) até o término (entrega no último ou único destinatário);

c) O condutor do veículo transportador deve enviar a mensagem predefinida de início de viagem (macro) e aguardar a autorização da GERENCIADORA para iniciá-la. Essa regra será válida também para escolta armada rastreada quando aplicável, conforme a regra descrita nesta cláusula.

d) Após dar entrada no pátio do destinatário, a saída só poderá ocorrer após a descarga da mercadoria, seja total ou parcial. Após a descarga parcial, motorista deve informar o reinício de viagem, ou após a descarga total o fim de viagem.

e) O SEGURADO / TRANSPORTADOR é responsável pelo cumprimento e correta orientação de seus motoristas no que diz respeito aos procedimentos previstos nesta apólice, independentemente de seu vínculo com a empresa;

f) É responsabilidade SEGURADO e GERENCIADORAS DE RISCO contratada, seguindo uma análise que determine os locais reconhecidamente seguros, acoplado a um controle de horários, levando-se em consideração o que prescreve a Lei 13.103/2015 bem como a resolução 552 do CONTRAN, a orientação aos motoristas quanto a obrigatoriedade de parar apenas nos locais indicados seguros.

g) É obrigação e responsabilidade das empresas de gerenciamento de risco indicar todas as medidas necessárias para prevenir e ou interromper quaisquer circunstâncias ou eventos que coloquem em risco o embarque/viagem, sendo obrigação e responsabilidade do SEGURADO a adoção destas medidas;

h) Nos casos em que for identificada falha na condução do gerenciamento de risco (como falha da empresa de gerenciamento de risco, falha no equipamento de rastreamento do veículo, inexistência ou inadequação da pronta resposta por parte da gerenciadora de risco, não cumprimento das medidas deste Plano de Gerenciamento de Risco) a SEGURADORA reserva-se no direito de obter junto ao responsável o ressarcimento sobre eventuais perdas.

i) Durante todo trajeto de rota com carga segurada, o motorista deve informar via macro e/ou mensagem todas as paradas e reinícios sejam estas quais forem cabendo ao cliente segurado e/ou empresa de gerenciamento de riscos a execução dos procedimentos operacionais padrão pertinentes atendendo as melhores práticas de controle do risco gerenciado.

j) Quando existir a exigência de rastreamento, em paradas de descanso, refeição e pernoite o veículo transportador deverá ser bloqueado por comandos enviados pela central de monitoramento e liberado somente com autorização da mesma;

k) Para embarques de mercadorias fracionadas (específicas ou específicas e geral) o segurado deverá cumprir a regra de Gerenciamento de Riscos mais restritiva.

8.3. CADASTRO E CONSULTAS DE MOTORISTAS, AJUDANTES E VEÍCULOS:

Fica entendido e acordado que o Segurado deve obter, antes do início de cada carregamento de veículo transportador, no local de início da viagem, inclusive nas operações de coleta das mercadorias, a liberação do (s) motorista (s), ajudante (s), veículo transportador e seu (s) proprietário (s), por intermédio da consulta realizada por empresa especializada, reconhecidas pela BERKLEY e listadas no item.

GERENCIADORAS DE RISCOS.



Para cada consulta realizada, a GERENCIADORA deve fornecer uma senha de liberação da viagem, a qual deve ser apresentada pelo SEGURADO em caso de sinistro;

8.3.1. CRITÉRIOS PARA CADASTRO E CONSULTA:

Os enquadramentos para os cadastros ou consultas abaixo são de responsabilidade exclusiva do SEGURADO/TRANSPORTADOR e não da GERENCIADORA por ele contratada.

Consulta Cadastral

Frota: Profissional registrado (contrato regido pela CLT) com o SEGURADO/TRANSPORTADOR, considera-se a liberação por parte da GERENCIADORA com validade de 01 (um) ano. OBS.: Não é necessária a realização do cadastro/consulta do proprietário do veículo transportador caso ele seja o SEGURADO/TRANSPORTADOR.

Agregado: Profissional enquadrado como agregado do SEGURADO/TRANSPORTADOR, considera-se a liberação por parte da GERENCIADORA com validade de 06 (seis) meses. OBS.: Caso o veículo transportador seja de propriedade do motorista agregado a liberação também terá validade de 06 (seis) meses.

Denomina-se agregado o profissional que mantém contrato de prestação de serviços com o SEGURADO/TRANSPORTADOR ou que para ele realize transporte de carga a no mínimo 01 (um) ano, com no mínimo 12 (doze) viagens nos últimos 12 (doze) meses.

Autônomo: Para o profissional não enquadrado nos itens acima deve ser considerada a liberação por parte da GERENCIADORA como válida apenas para o embarque em questão, ou seja, deve haver uma liberação para cada viagem realizada.

Para o veículo transportador que não seja de propriedade do SEGURADO/TRANSPORTADOR ou do motorista agregado a liberação também só é válida para o embarque em questão.

- a) Quando em uma mesma viagem for utilizado mais de um motorista, ajudante ou veículo transportador a liberação deverá ser obtida pelo SEGURADO/TRANSPORTADOR para cada um deles;
- b) Não será permitido o uso de auxiliares arregimentados em vias públicas (comumente designados como "Chapas").
- c) Fica proibida durante o transporte a carona a terceiros, ou seja, pessoas que não tenham sido previamente relacionadas ao transporte, com suas devidas liberações;
- d) Em caso de sinistro o SEGURADO fica obrigado a comprovar seu vínculo com o profissional. No caso de agregado, em forma de contrato (com reconhecimento de firma em cartório da assinatura do profissional, anterior ao sinistro) ou demonstrativos (liberações ou comprovantes dos pagamentos de frete) do início da prestação de serviços e de no mínimo 12 (doze) viagens realizadas nos últimos 12 (doze), do contrário o profissional ficará automaticamente enquadrado como "Autônomo", sendo necessária a comprovação de liberação fornecida exclusivamente para a viagem em questão;
- e) A BERKLEY não é responsável e não se responsabilizará, para fins de fato e de direito civil, comercial, penal e trabalhista, pelos critérios de avaliação adotados e realizados pelas GERENCIADORAS, contratadas para a finalidade, bem como pelas consequências da referida análise.

8.4. SISTEMA DE PROTEÇÃO VEICULAR – RASTREADOR:

8.4.1. EQUIPAMENTOS DE RASTREAMENTO:

Os equipamentos fixos de rastreamento reconhecidos por esta Cia Seguradora são:

Comunicação Satelital ou Híbrida

Autotrac: Autotrac Satélite (OBC 4 ou 6) / Híbrido / Prime

Onixsat: OnixSmart Híbrido

Sascar: Sascarga AVD Sat / Full Sat / SASMDT SAT

Zatix: Omnilink Híbrido (4464/4484) / Controlloc Híbrido

Positron: Positron Dual Sat

Sighra: Sighra Híbrido

Comunicação Celular (GPRS - GSM)

Autotrac: Autotrac Celular Onixsat:

OnixSmart GPRS Sascar: Sascarga

Full / AVD / SASMDT

Zatix: Omnilink Dual (4454) / Controlloc GPRS

Positron: Positron Dual

Sighra: Sighra GPRS



Na hipótese de o cliente utilizar-se de Equipamentos de Rastreamento diferente do acima listado e/ou mantenha uma central própria para monitoramento, a cobertura de seguro ficará condicionada a aceitação prévia desta Seguradora e deverá obrigatoriamente estar relacionada na apólice, caso contrário o segurado perde o direito a indenização integral.

8.4.2. NOTAS:

8.4.2.1. Os sistemas de rastreamento baseados em comunicação via celular (GSM – GPRS) serão aceitos desde que toda a viagem (100% -todo o percurso) seja realizada dentro das áreas de cobertura das operadoras e validado pela Gerenciadora de Risco contratada;

8.4.2.2. A frequência do pedido de posição não poderá ser superior a 15 (quinze) minutos para trechos rodoviários (fora das áreas de risco) e 05 (cinco) minutos para trechos urbanos / regiões metropolitanas.

8.4.2.3. Equipamentos da Omnilink deverão estar configurados sempre no “Modo Interativo”, antes do início da viagem; para equipamentos da Sascar deverá ser enviado o comando “Ativar o Início de Operação”, antes do início da viagem.

8.4.2.4. É proibida a ativação do Modo Sleep, devendo o sistema estar ativo durante todo o período e emitindo o posicionamento do (s) respectivo (s) veículo (s);

Para veículos com tecnologia Autotrac, a configuração denominada “modo Sleep” deve seguir as seguintes especificações:

Tempo ativo após desligar a ignição: 720 minutos

Frequência de ativação após desligar a ignição: 60 minutos

Tempo total ativo após desligar a ignição: 800 minutos

Esta configuração impede que o equipamento entre em modo de “standby”, permitindo o gerenciamento do mesmo durante todo o período do período.

8.4.2.5. Para os embarques com a tecnologia Onixsat, deve estar habilitado o “Posicionamento com o veículo desligado”.

8.4.2.6. Para os veículos com carroceria do tipo "sider." e "aberta" fica proibido o transporte das mercadorias abaixo, quando estas estiverem amparadas nesta apólice: Papel em geral (bobina, folha, etc.), Produtos Eletrônicos e Eletroeletrônicos em geral, inclusive componentes, partes e peças (não incluso produtos de uso exclusivo da indústria); Computadores em Geral, Notebooks, Desktops, Tablets, Teclados, Monitores, CPU, Processadores, Memórias, Kit Multimídia e Semelhantes, Demais Periféricos e Demais Partes e Peças destes produtos; Relógios.

8.4.3. OS SENSORES, ATUADORES E PERIFÉRICOS OBRIGATÓRIOS PARA OS EQUIPAMENTOS DE RASTREAMENTO /

MONITORAMENTO SÃO:

8.4.3.1. Sensores: Portas da cabine (motorista e carona), Portas do baú, traseira e lateral (*) (se houver), Desengate de Carreta (**) (se veículo articulado), Violação de Painel do veículo, Violação da antena, Ignição e Controle de velocidade.

(*) Na ausência de sensores na porta lateral do baú, a mesma deverá ser isolada / desabilitada (soldada ou com barra de ferro com lacre na parte interna);

(**) Em veículos biarticulados ou tri articulados, o sensor de desengate é obrigatório em cada uma das articulações. Para caminhões “não articulados” é dispensável o sensor de desengate da carreta.

8.4.3.2. Atuadores: Sirene, Bloqueia Veículo (mecânico* e/ou ignição), Trava do Baú, Botão de Pânico e Teclado.

(*) Corta combustível, Atuação nos freios ou qualquer outro dispositivo que impeça a locomoção do veículo mecanicamente.

8.4.4. CONSIDERAÇÕES:

8.4.4.1. Os veículos transportadores só poderão ser liberados para viagem se os equipamentos de rastreamento, seus sensores, atuadores e periféricos estiverem em pleno funcionamento;

8.4.4.2. É responsabilidade do SEGURADO / TRANSPORTADOR que o Sistema de Proteção Veicular e seus Periféricos, estejam funcionando perfeitamente. O check list deve ser realizado periodicamente, em conjunto com a GERENCIADORA, dentro de um prazo máximo de 60 dias, exceto quando se tratar de motoristas autônomos, cujos testes deverão ser realizados antes de cada viagem;



8.4.4.3. Toda a instalação, reinstalação e manutenção do rastreador deverá ser realizada somente por técnicos devidamente autorizados e credenciadas nas empresas da tecnologia de rastreamento;

8.4.4.4. Em caso de sinistro, os principais relatórios a serem apresentados pelo SEGURADO, extraídos diretamente do Sistema da Tecnologia, no modo seguro e desde o início da viagem ou anterior (caso interfira no resultado da análise) até o último registro, são: Histórico de Posições; Mensagens recebidas e enviadas fechadas e abertas; Comandos enviados fechados e abertos;

Alertas recebidos fechados e abertos; Histórico de Eventos; Tela de configuração do veículo (propriedades / parâmetros / outros); Tela de configuração do sistema (configurações gerais / configuração de viagens); Tela de configuração de ações associadas a Eventos; Histórico de alertas e comandos registrando o último teste ocorrido no veículo; Plano de Rota; Comprovação de testes dos sensores e atuadores.

8.4.4.5. Todos os periféricos de segurança, ou seja, sensores e atuadores, devem ser ativados, parametrizados e/ou configurados em nível máximo de segurança antes do início da viagem e/ou liberação de embarque e assim permanecerem durante todo o percurso da viagem com carga.

8.4.5. BLOQUEADOR ADICIONAL INDEPENDENTE:

Equipamento de bloqueio adicional e independente ao bloqueador padrão da tecnologia de rastreamento principal (atuando em reação ao jammer, violação do painel ou do equipamento principal), em conjunto com a Trava de 5ª Roda.

Somente são reconhecidos os equipamentos das empresas T4S e 3S, as quais atendem os requisitos acima e possuem: Central de Monitoramento 24h, com pronta resposta e espelhamento do sinal para Gerenciadora de Riscos.

A utilização de quaisquer outros equipamentos dependerá da prévia análise e aprovação da BERKLEY, antes do início do risco.

8.5. ESCOLTA ARMADA E RASTREADA OU ACL:

Quando exigida (no ITEM 8.1.), a escolta armada deverá ser contratada junto à empresa legalmente constituída, autorizada pelo Ministério da Justiça, ser especializada em vigilância e cada veículo da escolta deverá ter, no máximo, 5 (cinco) anos de fabricação.

As viaturas de escolta deverão ter, no mínimo, dois seguranças armados (motorista e agente) dotados de equipamento de comunicação (Celular) para que a central possa contatá-los se necessário, possuir equipamento de rastreamento, preferencialmente igual aos dos veículos carga, com troca de mensagens, dispositivo de acionamento de botão de pânico (emergência), com sinal do rastreador liberado para a Central de Monitoramento da Gerenciadora de Riscos que estiver monitorando o veículo carga.

Toda a operação de transporte, que tiver em seu gerenciamento de risco a escolta armada, só será considerada concluída, após a total entrega dos bens ao destinatário indicado no documento fiscal que acompanhar as mercadorias.

8.5.1. ACL - ACOMPANHAMENTO LOGÍSTICO:

O serviço de acompanhamento logístico que substitui a Escolta Armada e Rastreada.

O trabalho consiste no destacamento de profissionais habilitados pela empresa Ágora Soluções em Segurança, a fim de certificar o fiel cumprimento do rotograma (rota, controle nos pontos de paradas definidos pela Gerenciadora de Riscos).

A empresa deverá apresentar relatórios gerenciais das operações e soluções para mitigação dos riscos logísticos. Para a execução deste trabalho, deverão ser disponibilizados dois consultores munidos de um veículo com rastreador móvel, rádio ou celular.

8.6. ISCA / RASTREADOR MÓVEL:

Quando exigida (no ITEM 18.1.), é obrigatório o emprego de isca/rastreador móvel com comunicação GSM/GPRS e RF (Rádio Frequência);

É de responsabilidade do SEGURADO inserir o equipamento de forma camuflada e sigilosa, na mercadoria (conforme orientação da empresa fornecedora da ISCA, que obrigatoriamente deve prestar esta consultoria), durante o carregamento da respectiva viagem. O equipamento precisa ser implantado com descrição e sem o conhecimento do motorista / ajudante.

Obrigatoriamente, na Solicitação de Monitoramento deve constar a informação sobre a implantação da ISCA, e o nível de bateria do equipamento precisa ser suficiente para o percurso integral da viagem;

A BERKLEY poderá solicitar a documentação (relatórios) fornecida pelo equipamento, para análise do dispositivo, ou até mesmo em caso de sinistro.

NOTA: No caso de início do desaparecimento da carga ou sinistro confirmado, é de responsabilidade do SEGURADO/TRANSPORTADOR acionar o serviço de pronta-



resposta da empresa fornecedora da isca, no prazo máximo de 30 minutos da ciência do fato por parte do SEGURADO/TRANSPORTADOR ou da GERENCIADORA contratada.

Somente são autorizadas a utilização de iscas das marcas: Autotrak (Smartbox); Cargo Tracck; Tracker; CEABS; Golden Sat; Positron e X Global. A utilização de quaisquer outros equipamentos dependerá da prévia análise e aprovação da BERKLEY, antes do início do risco;

8.7. GERENCIADORAS DE RISCO:

Relação de gerenciadoras de riscos autorizadas:

ANGELLIRA
BRASIL RISK
BUONNY
GF RISK CONSULTORIA EM GESTÃO DE RISCO (APENAS CADASTRO)
GLOBAL 5
GOLDEN SERVICE
GUEP (APENAS CADASTRO)
J&C
OPENTECH
OTNET (APENAS CADASTRO)
RASTER
TECNORISK

O proponente comunica à Seguradora no momento do pedido de cotação, por escrito, o nome da (s) empresa (s) de gerenciamento de riscos de transporte contratada (s) por ele ou pelos transportadores que lhe prestam serviços, estando ciente de que tal informação influi na subscrição do risco e precificação do seguro.

Caso a (s) empresa (s) gerenciadora (s) contratada (s) pelo Segurado ou pelos transportadores que lhe prestam serviços seja (m) substituída (s) por outra (s) na vigência do contrato de seguro, o Segurado deverá comunicar a substituição por escrito imediatamente à Seguradora, para efeito de revisão dos critérios de subscrição do risco e de precificação do seguro.

A qualquer momento essa seguradora poderá solicitar, diretamente a empresa de gerenciamento de riscos, relatórios de viagens e operacionais referente as operações cobertas por esta apólice sem prévio aviso ao segurado. Isto é parte importante do trabalho de acompanhamento das empresas de gerenciamento de riscos aqui citadas.

NOTA: O contrato firmado entre SEGURADO / TRANSPORTADOR e GERENCIADORA deve prever a utilização de pronta-resposta, em nível nacional, no caso de qualquer quebra de procedimento durante a viagem. A GERENCIADORA deverá ter autonomia para o acionamento da pronta resposta se entender que há riscos para o embarque segurado pela BERKLEY.

Na hipótese de o cliente utilizar-se de uma Empresa de Gerenciamento de Risco diferente do acima listado e/ou mantenha uma central própria para monitoramento, a cobertura de seguro ficará condicionada a aceitação prévia desta Seguradora e deverá obrigatoriamente estar relacionada na apólice, caso contrário o segurado perde o direito a indenização.

8.8. PERCURSO E ÁREAS DE RISCO:

Para "parada" de qualquer tipo, durante a viagem e nos raios de 100 quilômetros das Capitais dos Estados Brasileiros, fica obrigatório o bloqueio automático do veículo e a redução do pedido de posição para o mínimo que a tecnologia permitir, enquanto perdurar a parada (*), exceto para carga / descarga, unidades do SEGURADO / TRANSPORTADOR e situações de emergência. Também ficam proibidas as paradas, caso não haja acompanhamento de escolta, nos locais abaixo:

- a) Em São Paulo, nos municípios de Guarulhos, Arujá, Santa Isabel, Pindamonhangaba, Mairiporã, Atibaia, Itatiba, Jundiaí, Campinas, Americana, Piracicaba, Limeira, Santa Rita do Passa Quatro;
- b) Em Minas Gerais, nos municípios de Uberlândia, Uberaba, Belo Horizonte, Pouso Alegre, Estiva, Cambuí, Camanducaia;
- c) Em Goiás, nos municípios de Anápolis, Goiânia, Aparecida de Goiânia, Hidrolândia, Professor Jamil, Morrinhos;
- d) No Paraná, nos municípios de Curitiba, São José do Pinhais, Campina Grande do Sul;
- e) Em Santa Catarina, nos municípios de Joinville, Blumenau, Itajaí;
- f) Em Pernambuco, nos municípios de Águas Belas, Garanhuns, Caruaru.



(*) No Estado do Rio de Janeiro, mesmo com o acompanhamento de escolta, fica proibida qualquer parada no raio de 100 km de sua Capital, exceto para carga / descarga.

Nota: Parada motivada por força maior ou emergencial, deverá ser comunicada via celular e macro à Central de Monitoramento que deverá proceder o travamento do veículo e acompanhamento intensivo da situação, até que haja normalização.

Para viagens com percurso superior a 300 quilômetros é de responsabilidade do SEGURADO / TRANSPORTADOR em conjunto com sua GERENCIADORA a elaboração e cumprimento de Plano de Rotas com os locais de paradas (postos de serviços, abastecimento, alimentação e pernoite) ao longo da rota.

Durante o período de pernoite e paradas superiores a 30 minutos, o veículo transportador deve ser bloqueado e o intervalo de comunicação da tecnologia de rastreamento deve ser de, no máximo, 30 minutos.

8.9. PERMANÊNCIA EM DEPÓSITOS / ARMAZÉNS DOS TRANSPORTADORES:

8.9.1. Todos os itens especificados abaixo são obrigatórios para a permanência das mercadorias em trânsito no armazém/depósito do

TRANSPORTADOR:

- a) Segurança Patrimonial 24 horas por dia, contratada junto à empresa legalmente constituída, autorizada pela Polícia Federal e especializada em vigilância;
- b) Barreira Perimetral dotada de proteção contra invasão (Arame concertina "ouriço" ou sensores IVA ou cerca elétrica);
- c) Controle de acesso para pedestres e veículos;
- d) Portaria de Veículos dotada de abertura e fechamento automático;
- e) Sistema de vigilância eletrônica com câmeras sobre o perímetro externo, interno, armazém e portarias;
- f) Botão de Pânico fixo ou móvel monitorado pela empresa de Segurança;
- g) Aplicação de sistemas de segurança eletrônica (alarmes e CFTV) que devem ser também monitorados em caráter de contingência em pela empresa de segurança (link externo).

8.9.2. Todos os equipamentos e sistemas devem estar em pleno funcionamento quando do evento;

8.9.3. No caso de sinistro, o SEGURADO deverá apresentar os documentos que comprovem o cumprimento das regras, tais como: a)

Contrato firmado com a empresa de segurança;

b) Relatório da empresa de segurança sobre a ocorrência e providências;

c) Entre outros que poderá ser solicitado pela BERKLEY.

8.9.4. Quando houver exigência de rastreamento / monitoramento para o embarque, enquanto o veículo permanecer no depósito / armazém ele deverá se manter atrelado (no caso de conjunto) e bloqueado pela GERENCIADORA, com o monitoramento ativo de todos os sensores e atuadores.

8.10. COMBOIO:

8.10.1. Para efeito desta apólice consideram-se "em comboio" os veículos que trafeguem na mesma rodovia, em mesmo sentido, com distância entre si inferior a 10 (dez) quilômetros e/ou que tenham iniciado viagem com diferença de até 01 (UMA) hora;

8.10.2. Também se consideram comboio as paradas (inclusive pernoite) efetuadas em um mesmo local por dois ou mais veículos pertencentes à operação segurada nesta apólice;

8.10.3. A utilização de comboio caracteriza agravamento de risco e deve ser criteriosamente controlado pelo SEGURADO/TRANSPORTADOR e sua GERENCIADORA;

8.10.4. Toda e qualquer exceção necessária a esta disposição deve ser levada a conhecimento da BERKLEY para aprovação prévia (em caráter de exceção), com no mínimo 48 (quarenta e oito) horas de antecedência ao início da viagem.



8.10.5. Para aplicação das medidas de Gerenciamento de Riscos deverá ser considerada a soma dos valores embarcados em todos os veículos transportadores, sempre respeitando o LMG da apólice e os estabelecidos para cada mercadoria específica.

8.11. DESCUMPRIMENTO DE REGRA – PENALIDADE:

O SEGURADO está ciente e concorda que o risco foi aceito pela BERKLEY, baseado em que as regras estabelecidas serão cumpridas na íntegra pelo SEGURADO e/ou seu (s) contratado (s) e compreende que o não cumprimento do conjunto integral de regras, por ação ou omissão de sua parte ou de seus contratados, representa inobservância à uma de suas obrigações e agravamento do risco, e como tal resulta em:

8.11.1. Se não for comprovado que todos os envolvidos no transporte em questão foram liberados pela GERENCIADORA antes do início dos riscos e sim apenas após, no caso de eventual sinistro, o SEGURADO participará obrigatoriamente com um adicional de 25% (vinte e cinco por cento) do prejuízo apurado (além da participação mencionada no item 12. FRANQUIA / PARTICIPAÇÃO OBRIGATÓRIA), contudo se até a liquidação do processo de sinistro ele não comprovar a liberação ou ela estiver fora da validade e/ou em desacordo com o perfil do profissional, perderá o direito integral da indenização.

Embarques realizados em veículos do próprio segurado:

O não atendimento, total ou parcial, de qualquer outra regra / critério estabelecida nesta cláusula de Gerenciamento de Riscos, inclusive de liberações mínimas exigidas para o motorista, acarretará ao SEGURADO a perda do direito à indenização do prejuízo integral.

Embarques realizados por transportadores:

Fica entendido ainda, que na eventualidade da ocorrência de sinistro coberto pelo presente seguro onde fique comprovado formalmente que o descumprimento das medidas de Gerenciamento de Risco estipuladas neste contrato ocorreu por parte do Transportador Rodoviário, o Segurado perderá o direito à indenização se deixar de apresentar quando for solicitado, documento comprobatório que demonstre inequivocamente, por livre manifestação de vontade, anuência do Transportador (por meio do seu representante Legal) sobre o cumprimento das medidas de segurança – Gerenciamento de risco, previamente acordadas entre Seguradora e Segurado, sendo o cumprimento destas medidas condição para a aceitação do seguro nos termos entabulados entre as Partes aqui contratantes.

Caso o próprio segurado tenha ciência, permita ou concorde com qualquer descumprimento das Medidas de Gerenciamento de Riscos estipuladas nesse contrato, acarretará ao SEGURADO a perda do direito à indenização do prejuízo integral.

8.12. DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS:

Em caso de sinistro o SEGURADO deverá apresentar os documentos solicitados pela BERKLEY (não apenas os descritos nesta cláusula), que comprovem que as regras de Gerenciamento de Riscos estabelecidas nesta cláusula foram integralmente cumpridas, sob pena de perda do direito à indenização.

9. AVISO DE SINISTROS

Em caso de sinistro, o Segurado deve:

- Comunicar imediatamente a Verus Logistics: ○ verus@veruslogistics.com ○ Atendimento: +55 (11) 4135-1833
- Tomar providências imediatas para proteger os bens e facilitar sua recuperação;
- Providenciar transporte e armazenagem dos bens localizados, com anuência da seguradora;
- Fornecer ao representante da seguradora todas as informações e documentos que permitam apuração da causa e extensão dos danos.

Documentação necessária para análise do sinistro:

- Invoice;
- Packing List;
- HBL (marítimo) ou AWB (aéreo);
- Declaração de exportação (DUE);



- Nota fiscal de entrada ou saída;
- Fotos da carga;
- TFA (marítimo) ou mantra (aéreo);
- Carta de Reclamação (modelo fornecido pela seguradora);
- Cartas Protesto (modelo fornecido pela seguradora) a todos os envolvidos no transporte.

IMPORTANTE: A Carta Protesto deve ser enviada e protocolada no prazo máximo de 10 dias corridos, contados da ciência das avarias. Sua não emissão poderá prejudicar o direito à indenização.

10. LIQUIDAÇÃO DE SINISTROS

- A análise só se inicia após o envio de toda a documentação obrigatória;
- A seguradora possui até 30 dias corridos, a contar do recebimento completo da documentação, para analisar e efetuar o pagamento da indenização;
- A depender do caso, documentos complementares poderão ser exigidos.

10.1. PERDA TOTAL

1. Considera-se perda total quando o prejuízo for igual ou superior a 75% do valor do objeto segurado.
2. O conceito poderá ser aplicado por volume, desde que este esteja discriminado na fatura com valor individual e não se trate de:
 - 2.1. Mercadoria a granel, sem embalagem, ou unidade indivisível;
 - 2.2. Volumes faturados de forma englobada, sem discriminação de conteúdo e valor.
3. Ainda que não haja identificação individual na fatura, volumes avaliáveis separadamente e constituídos pela carga e sua embalagem poderão ser considerados individualmente para fins de perda total.

11. SALVADOS

1. Entendem-se como salvados, para fins deste seguro, todos os objetos que são resgatados de um sinistro e que ainda possuem valoreconômico.
2. Ocorrido sinistro que atinja os bens descritos nesta apólice, o Segurado deverá tomar, o mais depressa possível, todas as providências ao seu alcance para proteger os salvados e evitar a agravação dos prejuízos.
3. O Segurado não tem o direito de abandonar, à Seguradora, objetos salvados ou danificados, qualquer que seja a extensão dos Prejuízos verificados, exceto nos casos previstos nas Condições Especiais, que fazem parte integrante desta apólice.
4. A Seguradora poderá, de acordo com o Segurado, diligenciar para o aproveitamento ou venda dos salvados, ficando entendido e acordado que qualquer medida tomada pela Seguradora não implicará o reconhecimento da obrigação de indenizar os danos ocorridos.