

A percepção dos automobilistas sobre a obrigatoriedade do contrato de seguro automóvel contra terceiros

La percepción de los automovilistas sobre la obligación de contratar un seguro de automóvil frente a terceros

The perception of motorists about the obligation of car insurance contract against third parties.

Redy Estêvão Vindes Cassolongo¹

<https://orcid.org/0000-0002-1416-3703>

RECEBIDO: Agosto, 2021 | **ACEITE:** Novembro, 2021 | **PUBLICADO:** Janeiro, 2022

Como citar: Cassolongo, R. E. V. (2022). A percepção dos automobilistas sobre a obrigatoriedade do contrato de seguro automóvel contra terceiros. *RAC: revista angolana de ciências*. 4(1), e040103. <https://doi.org/10.54580/R0401.03>

RESUMO

O presente estudo teve como objectivo avaliar a percepção dos automobilistas da cidade do Huambo em relação a obrigatoriedade do contrato de seguro automóvel contra terceiros. O modelo de investigação adoptado é o descritivo com uma abordagem qualitativa e quantitativa. Para a recolha de dados foi elaborado um questionário com questões de múltipla escolha, aplicados à uma amostra de 120 automobilistas. Os resultados demonstram que a maioria dos automobilistas entende ainda o seguro como um produto elitista, que não percebem o papel do contrato de seguro como mecanismo de protecção social, tão pouco entendem o carácter obrigatório legal do contrato de seguro contra terceiros. Verificou-se ainda que grande parte dos automobilistas pagam este tipo de seguro para evitar conflitos com a lei, e sobretudo, para evitar constrangimentos com as autoridades reguladoras de trânsito.

Palavras-chaves: Seguro; Risco; Contrato; Obrigatoriedade; Automobilista; Huambo.

ABSTRACT

This study aims to evaluate the perception of drivers in the city of Huambo in relation to the compulsory on vehicle insurance contract against third parties. The research model adopted is descriptive with a qualitative and quantitative approach. For data

¹ Mestrando em Contabilidade Fiscalidade e Finanças Empresariais pela – Faculdade de Economia da UJES. Professor do Instituto Superior Politécnico Sol Nascente – Huambo. Director regional da Cassca Technologies. redy.cassolongo@ispsn.org

collection, a questionnaire with multiple choice questions was used and applied to 120 drivers. The results show that most drivers still understand insurance as an elitist product and they neither understand the role of the an insurance contract as a social protection mechanism, nor do they understand the legal mandatory nature of the insurance contract against third parties. It was also found that most motorists pay for this type of insurance to avoid conflicts with the law, and above all, to avoid embarrassment with the traffic regulatory authorities.

Keywords: Insurance; Risk; Contract; Obligation; Drivers; Huambo.

RESUMEN

El presente estudio tiene como objetivo evaluar la percepción de los automovilísticos de la ciudad de Huambo en relación a la obligatoriedad del contrato del seguro automóvil contra terceros. El modelo de investigación adoptado es descriptivo con un abordaje cualitativo. Para la coleta de datos fue elaborado un cuestionario con múltiples escojas, aplicadas a una muestra de 120 automovilistas. Los resultados demuestran que la mayoría de los automovilistas aún entienden el seguro como un producto de la élite, que además no entienden el papel del contrato de seguro como mecanismo de protección social, tampoco entienden el carácter legal obligatorio del contrato de seguro contra terceros. Se verifico todavía que gran parte de los automovilistas pagan el seguro para evitar conflictos con la ley, sobre todo, contrargumentos con las autoridades reguladoras de tránsito.

Palabras claves: Seguro; Riesgo; Contrato; Obligatoriedad; Automovilista; Huambo.

INTRODUÇÃO

O seguro surgiu basicamente com o principal objectivo de fazer face às contingências relacionadas aos riscos inerentes a própria vida, mas também pelo facto de que nunca é tão fácil enfrentar o risco só. Daí o próprio seguro ter por base o mutualismo.

Segundo Grant (2012), o seguro permite às pessoas recuperarem-se de acontecimentos súbitos e inesperados, tornando mais leve ou até mesmo limitando o ônus financeiro, atenuando os efeitos de eventos externos sobre os quais não temos controle. Efeitos esses como: doenças, acidentes, catástrofes naturais entre outras situações.

Foram registados durante o primeiro trimestre do ano 2021 cerca de 2.890 acidentes de viação dos quais resultaram pelo menos 599 mortos e cerca de 3.000 feridos a nível nacional. De acordo com o porta-voz da Direcção Nacional de Transito e Segurança Rodoviária, superintendente-chefe Adriano Simão do Rosário, em relação ao igual período de 2020, registou-se um aumento de 53 óbitos, 172 feridos e 111 acidentes (Agência Angola Press, 2021).

Nesse contexto, percebe-se que o infortúnio pode acontecer a todos e a qualquer um por nossa ou por culpa de outros a qualquer momento.

Nessa perspectiva, diante do elevado nível de sinistralidade e muitas vezes a verificada incapacidade de indemnização dos danos causados pelos automobilistas, justifica-se a necessidade de avaliar a percepção dos automobilistas da cidade do

Huambo sobre a importância da contratação do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, também conhecido como seguro contra terceiros.

O contributo deste artigo consiste na conscientização dos automobilistas sobre o valor do contrato obrigatório de seguro automóvel contra terceiros e o seu papel na protecção social e no bem-estar.

SEGURO

A promoção do crescimento e do desenvolvimento económico de um país é feita através da intermediação financeira, que compreende a banca e os seguros. Porém, estudos empíricos sobre esta área focam-se principalmente na banca e o sector segurador em Angola é muitas vezes ignorado por razões de variada ordem (Bracons, 2015).

De acordo com Hoppe (s.d)², o seguro é importante para a sociedade em vários aspectos, porém, a conscientização quanto às contribuições do seguro para a economia e a sociedade em termos gerais é baixa.

Esta constatação feita por Hoppe, é verificável também Angola e de um modo especial na província do Huambo, se olharmos para o número de pessoas que possuem um contrato de seguro para seus automóveis.

Os formuladores de política e o público em geral somente começam a valorizar o seguro quando ocorre o sinistro e é possível contar com a indemnização paga pelo seguro (Hoppe, s.d).

O fundamento do seguro, é o do mutualismo. Ora, o mutualismo é o princípio através do qual um grupo de indivíduos com os mesmos interesses, associam-se criando um fundo único, com valores (acordados pelos integrantes) contribuídos periodicamente pelos mesmos, com objectivo de suprir necessidades eventuais individuais ou colectivas destes quando afectados por um acontecimento imprevisto constantes do mesmo acordo.

Numa linguagem mais simples, poderíamos traduzir o mutualismo no ditado comum: Um por todos e todos por um. Por exemplo, um grupo de motoqueiros associam-se e criam um fundo para que no caso de alguém do grupo sofrer um acidente, estes cobrem os danos causados com os valores depositados por todos naquele fundo.

Os seguros em angola – Uma visão panorâmica

Em 1922 surgiu a primeira seguradora em Angola, uma filial da companhia de seguros marítimos ultramarinos. Somente em 1933 por decreto 4-288 da secretaria do Estado do trabalho foi aprovado o regulamento da lei dos acidentes de trabalho para as colónias. No mesmo B.O. Nº1 é publicado também o decreto 5/637 do ministério do trabalho que regulava a organização do seguro social obrigatório, nos acidentes de trabalho e em todas as profissões, e a lei nº 83 do ministério do fomento sobre o direito a assistência clínica, medicamentosa e indemnização para trabalhadores vítimas de acidente de trabalho (Dilolwa, 1999).

² Sem data

Ainda de acordo com Dilolwa (1999), em 1946 surgem as primeiras sociedades de seguro com sede em Angola e interesses puramente locais, as companhias de seguro “Angola” e “Angolana”, neste mesmo ano estabelece-se também uma filial da companhia de seguros Império.

Nazaré (2008), explica que, no final do tempo colonial havia em Angola 26 companhias de seguros a operar e cerca 1200 trabalhadores, sendo 22 seguradoras portuguesas ou essencialmente portuguesas, e 4 não portuguesas. Havia também 9 instituições de mutualidade para funcionários do aparelho do Estado, sendo que, mais tarde o Estado confiscou o activo de todas essas seguradoras e como consequência foi criada a ENSA, que manteve o monopólio até o ano 2000.

Conceitos de contrato de seguros

Nunes (2008) citado por Arão (2014), define o seguro como um instrumento por meio do qual qualquer entidade, seja ela pessoa colectiva ou singular, reduz a exposição do seu património ao risco, transferindo a responsabilidade do mesmo para as seguradoras, mediante o pagamento de um prémio indicado no contrato.

O contrato de seguro está regulado na legislação Angolana pela Lei nº 1/00, lei geral da actividade seguradora. O Decreto n.º 2/02 de 11 de Fevereiro no seu Artigo 1º, define como *contrato de seguro* aquele pelo qual a seguradora se obriga, mediante a cobrança de um prémio e caso se verifique o evento cujo risco é objecto da cobertura, a indemnizar, dentro dos limites contratados, o dano produzido ao segurado ou a satisfazer um capital, uma renda ou outra prestação convencionada.

De acordo Martinez (2006), por via do contrato de seguro, uma pessoa transfere para outra o risco da eventual verificação de um dano (sinistro), na esfera própria ou alheia, mediante o pagamento de uma remuneração (prémio).

Neste sentido, entendemos o seguro, como um contrato estabelecido entre o segurado e a seguradora, em que este último se compromete a proteger o segurado dentro de um período de tempo pré-estabelecido, mediante o recebimento de valores pecuniários, com o intuito de cobrir os prejuízos resultante de um evento futuro, desde que previsto no contrato.

Características dos contratos de seguros

Assim como todos outros contratos, os contratos de seguro também possuem suas características próprias. De acordo Vieira (2012), o contrato de seguro deve ser:

Bilateral; porque dele resultam obrigações para as partes intervenientes (tomador e seguradora), isto é, ambos têm obrigações a cumprir um com o outro. Ou seja, que existe uma reciprocidade entre as obrigações das partes; *Oneroso*; porque dele resulta uma obrigação de natureza patrimonial, para ambas as partes; *Aleatório*; na medida em que as partes se sujeitam a uma álea: possibilidade de ganhar ou perder a prestação da seguradora; *Formal*; uma vez que o segurador é obrigado a formalizar o contrato num documento escrito designado apólice; *De adesão*; pelo facto de uma das partes limitar-se apenas a aderir às condições gerais e especiais deste tipo de contrato, não podendo assim serem negociadas; *De mera administração*; porque os actos do tomador referem-se à gestão patrimonial limitada, comedida e prudente, com

o objectivo de conservar a substância patrimonial; *Consensual*; o que significa que, para que o contrato seja válido basta que as partes envolvidas estejam de acordo, justificando assim a sua consensualidade; *De execução continuada*; uma vez que, execução do contrato é permanente, atendendo a que a sua execução se prolonga pela vida do mesmo; *Típico*; porque é especificadamente referido e regulado pela lei; *De boa-fé*; pois baseia-se nas declarações que o tomador faz à seguradora, que as aceita sem questionar e, com base nelas, analisa o risco e estabelece as condições em que o pode subscrever.

Classificação dos contratos de seguros

Os seguros são suscetíveis a várias classificações, tendo em conta os particularismos do regime ou outros aspectos mais específicos. De acordo Lopes (2014), os seguros podem ser classificados segundo a: nomenclatura, ramos e a exigibilidade:

Quanto a sua nomenclatura

De acordo com o Anexo II da Lei Geral da Actividade Seguradora (Lei n.º 1/00, de 3 de Fevereiro), em Angola, os seguros classificam-se e estruturam-se em:

Seguros concernentes a pessoas;

Neste caso, o objecto segurado é a pessoa humana e esta deve depender da sua existência, saúde ou integridade para pagar o prémio. Tem como principais modalidades: o seguro de vida, o seguro de casamento, nascimento, seguros contra danos corporais e seguros de assistência à viagem;

No curso de suas vidas, as pessoas estão sujeitas a uma série de acontecimentos imprevistos inclusive relacionados a danos físicos resultantes de acidentes, que podem causar outras consequências como, invalidez permanente ou temporária, velhice, entre outras situações. É neste sentido que essa modalidade se destina objetivamente a protecção pessoal, proporcionando garantias financeiras na hipótese de ocorrência de danos físicos e não só, imprevisíveis aos indivíduos segurados.

Seguros de bens e património;

Este seguro tem como finalidade a reparação da perda sofrida, isto é, a causa do sinistro no património do tomador. Segundo Silva (2000), os seguros de bens e patrimónios, são todos os ramos que se destinam à valorização da riqueza, dos bens e das mercadorias, cuja utilidade pode ser destruída pela ocorrência de sinistros aleatórios.

Os seguros de bens e património subdividem-se em: Seguros de coisas e bens e Seguros de perdas pecuniárias. Os seguros referentes a bens e património são determinados em função da qualidade do objecto ou em função do risco. E os seguros referentes a perdas pecuniárias subdividem-se em: Seguro de crédito, seguros de caução e seguro de outras perdas pecuniárias.

Seguros de responsabilidade civil

Este tipo de seguro, destina-se a cobrir danos a terceiros e à sua propriedade, em consequência de sinistros da responsabilidade do segurado, no sentido, em que este

os provoca ou tenham origem no seu património ou actividade. Silva (2000) considera que este se divide em três: seguro de responsabilidade civil geral, seguros de responsabilidade civil profissional e seguros de responsabilidade civil-produtos.

Esta modalidade de seguro tem desempenhado um papel fulcral nas sociedades moderna e não só, dando a cobertura dos danos causados pelo assegurado em caso de acidente ou ainda possíveis danos que o seu património possa ter.

Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (SORCA)

No dia-a-dia da vida social, todos queremos estar em segurança e ver os nossos bens seguros, mas, poucos querem fazer um seguro, cada um com uma razão para a tomada dessa decisão, é claro. Mas, em caso de sinistro, até que ponto está o causador preparado financeiramente para assumir os danos causados?

O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, garante efectivamente que os danos contra terceiros sejam pagos, sem que a pessoa lesada esteja totalmente dependente da capacidade financeira do causador do infortúnio.

Para Stoco, (2007), o significado de responsabilidade civil, pode ser haurida da própria origem da palavra que tem sua etimologia do latim *respondere*, que pode literalmente significar responder alguma coisa ou responsabilizar alguém pelos seus actos danosos.

Responsabilidade civil é o dever jurídico, em que se coloca a pessoa, seja em virtude de contrato, seja em face de facto ou omissão, que lhe seja imputado, para satisfazer a prestação convencionada ou para suportar as sanções legais, que lhe são impostas. Onde quer, portanto, que haja obrigação de fazer, dar ou não fazer alguma coisa, de ressarcir danos, de suportar sanções legais ou penalidades, há a responsabilidade, em virtude da qual se exige a satisfação ou o cumprimento da obrigação ou da sanção (Jurídico, 2012).

Portanto, pode-se depreender a responsabilidade civil como a obrigação de reparar o dano que uma pessoa causa a outra sendo que esta reparação do dano é geralmente feita por meio da indenização, que é quase sempre pecuniária.

Em Angola, alguns anos após ter-se alcançado a paz, notou-se um grande esforço por parte do governo, de reabilitar as principais estruturas do país, com realce as vias de comunicação, especialmente as vias rodoviárias.

Essa reabilitação trouxe consigo grandes benefícios para a mobilidade dos automobilistas, mas em contrapartida o nível de sinistralidade rodoviária aumentou consideravelmente em todo país e de modo particular na província do Huambo.

Isto de certa forma, aumentou o conflito entre os automobilistas, pois, em determinadas situações, o causador do sinistro, nem sempre reunia condições suficientes para indemnizar imediatamente o lesado e em vários casos nem oferecia garantia de vir a fazer porque sua situação financeira não cobria o tamanho dano por si causado.

Apercebendo-se da situação, o conselho de ministros da república de Angola, numa linha de tomada de consciência mais forte de direitos e valores da pessoa humana e

protecção das vítimas nessas condições, exarou por meio do Decreto nº35/09 de 11 de Agosto, (DR Nº 150, Iª Série) a obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil automóvel, também conhecido como seguro automóvel contra terceiros, de modos a assegurar que todos aqueles cujos interesses fossem lesados pela conduta de outrem, tivessem a garantia da efectiva reparação, sem estarem dependentes da capacidade financeira do causador.

O Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (SORCA) cobre danos materiais e corporais causados a terceiros até o limite do capital contratado, de acordo com o decreto supracitado.

De certo modo, a implementação da obrigatoriedade do seguro contra terceiros proporciona uma paz de espírito aos automobilistas na medida em que, em caso de sinistralidade sabendo-se de antemão que o causador é obrigado a ressarcir os danos causados à terceiro não responsável, e para muitos casos, o valor a pagar é relativamente alto abrangendo uma série de factores, sejam eles físicos e/ou materiais. No caso de o causador possuir um contrato de seguro contra terceiros, poderá acionar a seguradora para cobrir tais danos, sem que necessariamente seja sua situação financeira severamente impactada.

Se ao invés de efectuar um contrato de seguro contra terceiros, a mesma pessoa contrata um produto bancário tradicional, como um crédito por exemplo, ela pode constituir uma reserva, mas esta poderia não ter sido suficiente para cobrir seus prejuízos depois de um infortúnio (Grant, 2012).

Obrigaçao de segurar

De acordo com o Decreto nº35/09 de 11 de Agosto de 2009 no seu nº1 do Artigo 2º, é obrigado a contratar essa modalidade de seguro, toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes de lesões corporais ou materiais causados a terceiros por um veículo terrestre a motor, seus reboques ou semi-reboques, e bicicletas.

No seu número 2 do artigo já referido, lê-se que os responsáveis pela circulação de máquinas, tractores, reboques e semi- reboques destinados exclusivamente a serviços agrícolas, desde que circulem na via pública primária, secundária ou em qualquer área citadina, fora do local de produção, estão obrigados a contratar o referido seguro igualmente de forma obrigatória.

Portanto, toda pessoa que seja detentora de um veículo automóvel tem a obrigação de no mínimo efectivar um contrato de seguro contra terceiros (Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel).

Sujeitos da obrigaçao de segurar

No seu artigo 3º, o Decreto nº35/09 de 11 de Agosto de 2009 (DR Nº 150, Iª Série) sobre seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel aclara que:

1. A obrigaçao de segurar impende sobre o proprietário do veículo, exceptuando-se os casos de usufruto, venda com reserva de propriedade e regime de locaçao

financeira, em que a referida obrigação recai, respectivamente, sobre o usufrutuário, adquirente ou locatário.

2. Se qualquer outra pessoa celebrar, relativamente ao veículo, contrato de seguro que satisfaça o disposto no presente diploma, fica suprida, enquanto o contrato produzir efeitos, a obrigação das pessoas referidas no número anterior
3. Estão ainda obrigados os garagemistas, oficinas e estabelecimentos licenciados, bem como quaisquer pessoas ou entidades que habitualmente exercem a Actividade de fabrico, montagem ou transformação, de compra e/ou venda, de reparação, de desempanagem ou controlo de funcionamento de veículos, a segurar a responsabilidade civil em que incorrem, quando utilizem por virtude das suas funções os referidos veículos no âmbito da sua Actividade profissional.

Grosso modo, são obrigados a contratar o seguro contra terceiros os proprietários de veículos, os garagemistas, proprietários de oficinas e estabelecimentos licenciados, os fabricantes, vendedores e outros, que utilizem por virtude das suas funções veículos automóveis pela natureza de sua actividade, ou seja, todas entidades proprietárias de veículos automóveis.

Sujeitos isentos da obrigação de segurar

Embora este contrato seja de natureza obrigatória a todas as pessoas e entidades que sejam proprietários de veículos automóveis e/ou utilizem tal meio por inerência de suas funções, existem sempre órgãos ou situações que isentem tal obrigação às pessoas ou entidades de certo modo tidas como especiais nesse caso.

Portanto, estão isentos do pagamento de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel os órgãos do Estado Angolano, os titulares de cargos políticos e os membros do Governo, no uso de viaturas propriedade do Estado de acordo com o Decreto nº35/09 de 11 de Agosto de 2009 (DR Nº 150, 1ª Série) sobre seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel no seu artigo 4º.

É importante destacar que, os titulares de cargos políticos, estão isentos apenas, quando se encontram diante do uso de viaturas que sejam propriedades do Estado, isto significa que, diante das suas viaturas pessoais, esta isenção não é verificável.

Âmbito territorial do seguro

O seguro obrigatório estabelecido nos termos do presente diploma abrange todo o território nacional.

O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel pode também abranger a responsabilidade civil decorrente da circulação de veículos nos territórios de outros Estados subscritores da Carta Amarela desde que tenham sido implementados e estabelecidos os mecanismos de funcionamento dos competentes gabinetes nacionais, responsáveis pela administração, controlo e regularização dos saldos relativos a reparação de danos.

MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa é a actividade nuclear da Ciência. Ela possibilita uma aproximação e um entendimento da realidade a investigar. A pesquisa é um processo permanentemente inacabado. Processa-se por meio de aproximações sucessivas da realidade, fornecendo-nos subsídios para uma intervenção no real (Gerhardt & Silveira, 2009). Segundo Malhotra (2012), a pesquisa deve ser tratada como “processo formal e sistemático de desenvolvimento do método científico”.

O presente estudo caracteriza-se como uma pesquisa descritiva, tendo em conta que esse tipo de estudo pretende descrever os factos e fenômenos de determinada realidade (Gil, 2012).

De acordo com Marconi & Lakatos (2010), na pesquisa descritiva “os factos são observados, registados, analisados, classificados e interpretados, sem que o pesquisador interfira neles”.

Quanto à abordagem é caracterizada como uma pesquisa qualitativa e quantitativa, porque por um lado é avaliada a percepção dos automobilistas em relação a obrigatoriedade da efectivação do contrato de seguro contra terceiros e por outro lado é quantificada a participação destes nas mais diversas questões apresentadas a eles.

Quanto aos objectivos, esta pesquisa pode ser caracterizada como uma pesquisa exploratória.

Quanto aos procedimentos a pesquisa é caracterizada como pesquisa bibliográfica, na medida em que, foi feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrónicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites (Fonseca, 2002).

Como instrumento de recolha de dados utilizou-se um questionário com questões de escolha múltipla. O questionário é, na concepção de Richardson et al. (2012), “a forma mais usada para colectar dados, pois possibilita medir com melhor exatidão o que se deseja”. Os dados recolhidos foram processados foram tabulados e processados através do Microsoft Excel.

O público alvo desta pesquisa foram os automobilistas da cidade do Huambo, dispostos a colaborar, partindo do pressuposto que, eles são os detentores do papel a que se refere este estudo.

O método escolhido para a seleção desses automobilistas foi do tipo não probabilístico, ou seja, aquele que ocorre quando há uma escolha deliberada dos elementos da amostra (Martins & Theóilo, 2009).

ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

As atitudes e comportamentos diferem entre homens e mulheres por causa das suas diferenças genéticas e de socialização (Kotler & Keller, 2009). Assim a informação sobre o género dos automobilistas é importante não apenas por questões de formalidade, mas também para a análise comparativa do peso relativo das opiniões e percepções sobre o assunto a ser pesquisado.

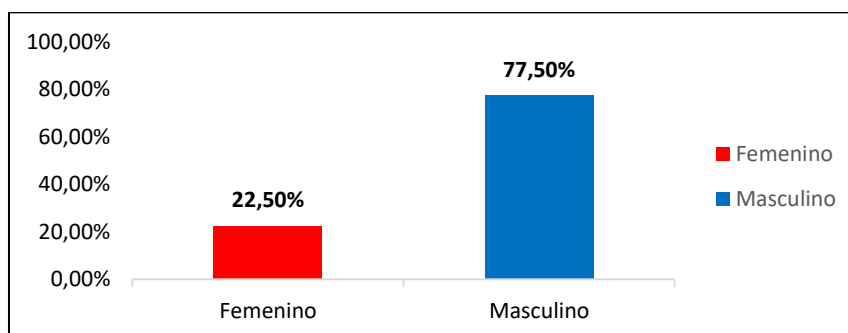
Distribuição da amostra por género

A amostra desta pesquisa foi composta por 120 automobilistas das quais 22,5% são do género feminino e 77,5% masculinos. A pesquisa demonstra que ainda existe alguma superioridade numérica de homens como automobilistas na via pública da cidade do Huambo em relação as mulheres como se pode observar no gráfico 1.

Almeida, et al (2019), abordam que durante muito tempo, as sociedades vinham impedindo que, as mulheres desfrutassem das mesmas oportunidades que os homens, portanto, a mudança de paradigma será gradual e com certeza levará algum tempo mais para que haja total igualdade de oportunidades no género. Por outro lado, Santo (2002), destaca práticas tradicionais e culturais que durante muito tempo separavam actividades masculinas das femininas.

Por outro lado, em Angola também existe um facto que justifica o maior número homens ao volante em relação as mulheres que é o serviço de taxi, sendo este dominado maioritariamente por homens como meio de provisão para o sustento das famílias.

Gráfico 1 – *Distribuição da amostra por Género*

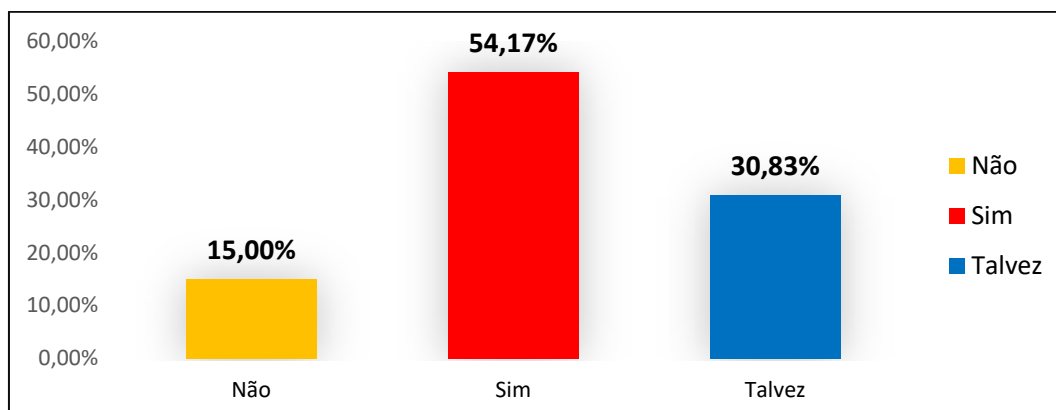


Fonte: Elaboração própria

O contrato de seguro contra terceiros como produto elitista

Conforme os dados apresentados no gráfico 2, verifica-se que apenas 15% dos participantes acredita que o contrato de seguro contra terceiros não é um produto elitista mas sim, uma necessidade de protecção pessoal e/ou do seu património contra eventuais infortúnios, ao passo que, cerca de 54% dos entrevistados acredita que o contrato de seguro é sim um produto para pessoas da alta sociedade o que indica de certo modo que, ainda não perceberam os benefícios de se contratar os seguros e um número de certo modo alarmante que corresponde a aproximadamente 31% da amostra não sabe se classifica os contratos de seguros como elitistas ou não. Esta última percentagem, demonstra que, é preciso um grande trabalho de conscientização e de ensino da literacia dos seguros no seio população, especialmente dos automobilistas dessa cidade do Huambo.

Gráfico 2 – O seguro como produto Elitista



Fonte: Elaboração própria

O papel do seguro contra terceiros como mecanismo de protecção social

O gráfico 3, apresenta a posição dos participantes ao serem questionados se acreditavam que o seguro obrigatório contra terceiros era um mecanismo de protecção social, verificou-se que cerca de 24% concorda que o seguro obrigatório contra terceiros é um mecanismo de protecção social, embora, a maioria desses tenha alguma reserva em relação a esta afirmação, aproximadamente 61% dos automobilistas, discorda da questão e cerca de 15% não sabe avaliar se os seguros são ou não um mecanismo de protecção social.

Segundo Grant, (2012), o papel do seguro como um mecanismo de protecção social é talvez o que primeiro vem à mente quando somos solicitados a pensar sobre seus benefícios. Na verdade, atenuando os efeitos de eventos externos sobre os quais não temos controle – doença, acidente, morte, catástrofes naturais – o seguro permite às pessoas recuperarem-se de um súbito infortúnio, aliviando ou pelo menos, limitando o ônus financeiro.

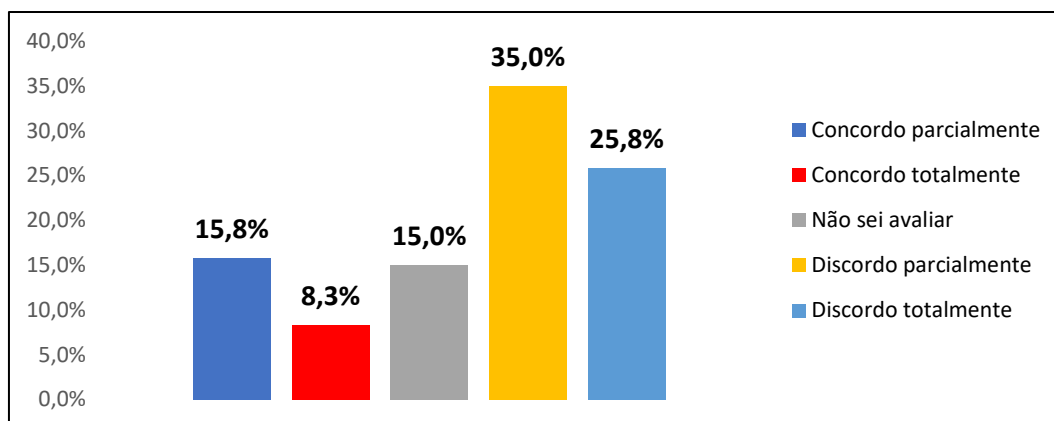
Ainda segundo o autor, o seguro de responsabilidade civil desempenha um importante papel na protecção de vítimas inocentes via processo de responsabilidade civil, porque a indenização por negligência não está mais limitada exclusivamente à situação financeira do autor e pode ser proporcional à natureza das lesões sofridas.

Hoppe (s.d), acrescenta que ao indemnizar os danos ocorridos, o seguro minimiza os efeitos dele decorrentes. Esta indemnização pode ocorrer em pequena escala, com uma pessoa física e o seu património individual que, se considerada a concentração de pessoas submetidas ao Estado, poderia gerar um enorme prejuízo às autoridades.

Neste sentido, o contrato de seguro contra terceiros protege tanto o impacto financeiro que poderia ser causado directamente ao causador do infortúnio assim

como garante a assistência técnica ao bem e/ou mesmo assistência medica e medicamentosa do lesado.

Gráfico 3 – O seguro Obrigatório como mecanismo de protecção social



Fonte: Elaboração própria

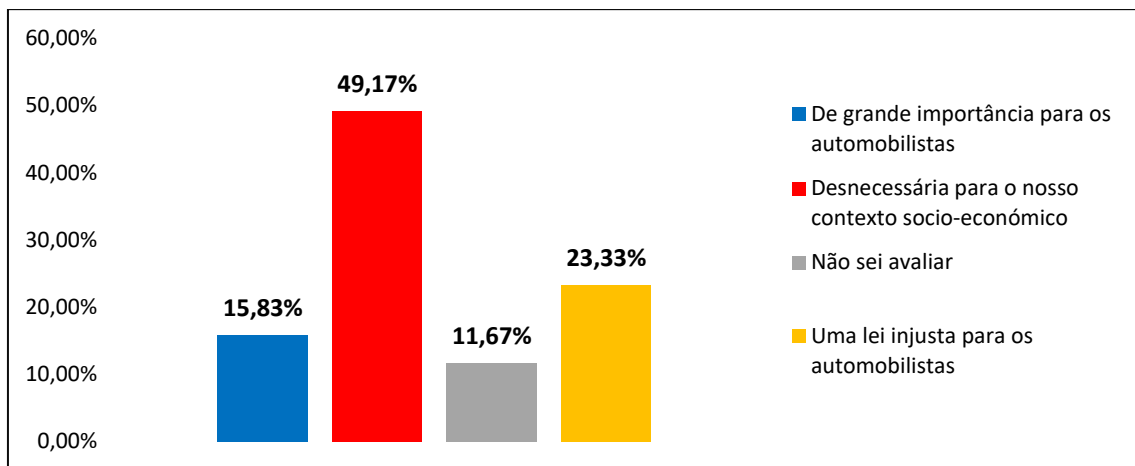
A obrigatoriedade do seguro automóvel contra terceiros

O gráfico 4, nos apresenta a posição dos inquiridos em relação a lei sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, no qual podemos observar que 15,83% acredita que a obrigatoriedade desta lei é de grande importância para os automobilistas, 49,17% acredita que obrigatoriedade deste lei é desnecessária para o nosso contexto socioeconómico actual, 11,67% não consegue avaliar o impacto da obrigatoriedade desta lei na vida do automobilista, portanto, é indiferente pra eles que o contrato dos seguros contra terceiros seja ou não obrigatório e 23,33% dos automobilistas inquiridos acredita que é uma lei injusta para os automobilistas.

Os dados indicam que, a maioria dos automobilistas não percebe a razão da obrigatoriedade do contrato de seguro contra terceiros o que conseqüentemente indica a falta de conhecimento sobre os benefícios que essa lei traz consigo em caso de sinistralidade.

A não percepção dos automobilistas sobre a obrigatoriedade do contrato de seguros contra terceiros pode deduzir-se de dois motivos. O primeiro porque quando se encontraram em situação de sinistro, não acionaram o seu direito diante das seguradoras e infelizmente tiveram de arcar com todos os custos com as finanças pessoais e o segundo porque em caso de terem alguma vez acionado não tiveram respostas satisfatórias por parte de suas próprias seguradoras.

Gráfico 4 – Opinião sobre a Lei do seguro obrigatório automóvel



Fonte: Elaboração própria

Tipos de seguros contratados pelos automobilistas e sua motivação

No gráfico 5, observa-se que 67,5% dos participantes possuem contrato de seguro contra terceiros, subdivididos pelos seguintes motivos: 27,5% dos participantes afirma ter tratado o seguro contra terceiros por ter sido interpelado pela polícia de trânsito, 18,33% por conhecer a importância do seguro automóvel, 5% por ter sofrido um acidente e não ter tido recursos suficientes e nem garantias de conseguir para cobrir os danos do mesmo acidente e 16,67% por saber que é uma imposição legal.

Observamos também que 13,33% dos participantes possuem contrato de seguro contra todos os danos, subdivididos pelos seguintes motivos: 5,83% dos participantes afirma ter tratado o seguro por ter sido interpelado pela polícia de trânsito, 4,17% por conhecer a importância do seguro automóvel, 0,833% por ter sofrido um acidente e não ter tido recursos suficientes e nem garantias de conseguir para cobrir os danos do mesmo acidente e apenas 2,5% por saber que é uma imposição legal.

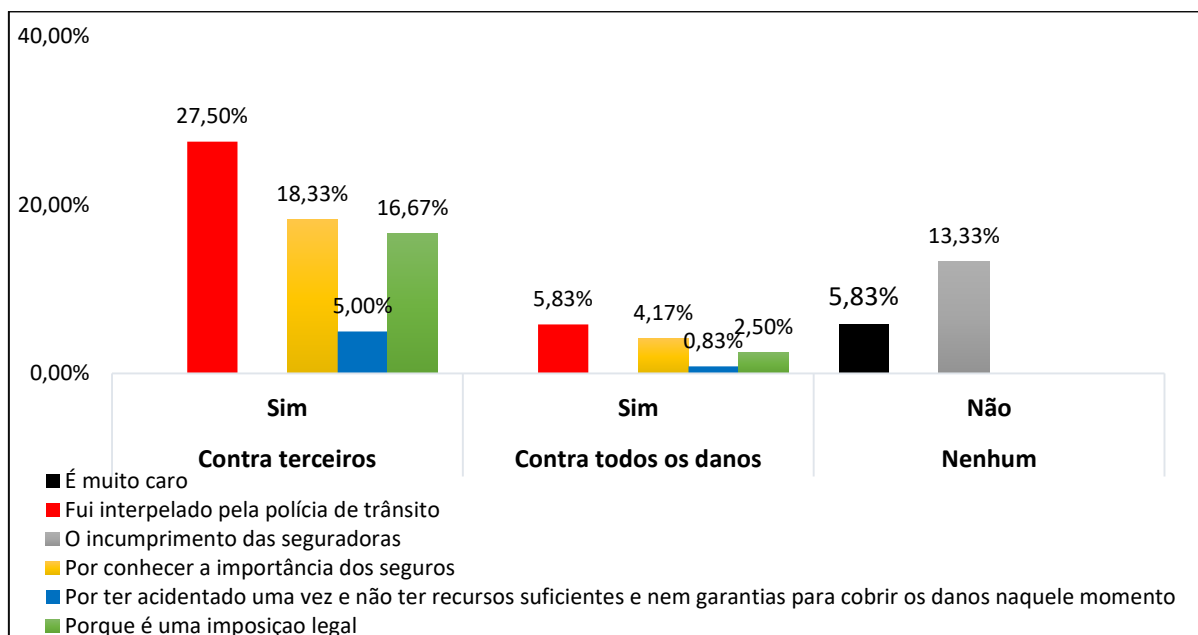
E na parte final do gráfico 5, temos espelhadas as informações de que 19,16% não contratou serviço algum de seguro sendo que 5,83% acredita que está muito caro o preço do seguro contra terceiros e 13,33% não pagou alegando que as seguradoras não honram com o seu compromisso de segurar e/ou indemnizar em caso de se concretizar o risco pelo qual o seguro foi subscrito.

Salta-nos a vista o facto de a maior parte dos automobilistas ter contratado o seguro contra terceiros e o principal motivo foi por lhes ter sido cobrado pelos agentes reguladores de trânsito a apólice. Arão (2014), refoça que o sector de seguros em Angola está em grande parte desviado para o seguro não vida. Segundo o autor, a falta de consciência sobre a necessidade de seguro é um desafio chave. Corroborando Hoppe (s.d) afirma que a conscientização quanto às contribuições do seguro para a economia e a sociedade em termos gerais é baixa.

Neste sentido, é importante que as seguradoras, academias, as escolas de condução, a polícia e até mesmo as escolas do ensino geral e não só, empreendam

um esforço conjunto, para que tal conscientização sobre os seguros seja de facto bem inculcado nas mentes dos actuais e futuros automobilistas.

Gráfico 5 – Tipo de contrato de seguro e motivação.



Fonte: Elaboração própria

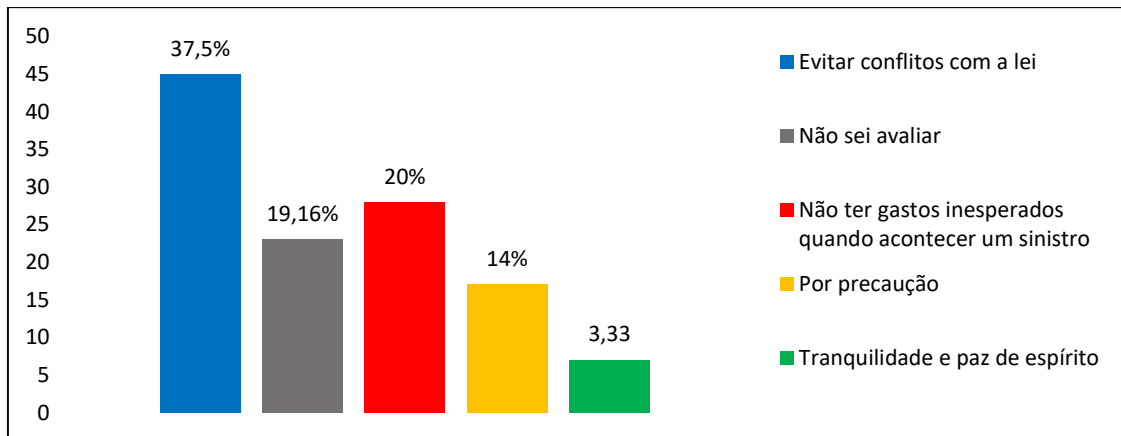
Vantagens do contrato de seguros contra terceiros

O gráfico 6, apresenta a informação de que, 37,5% dos automobilistas inquiridos paga o seguro especialmente para evitar conflitos com a lei, 19,16% dos inquiridos não sabe avaliar quais, na verdade, são as vantagens de se pagar o seguro automóvel apenas paga, 20% vê como principal a vantagem o facto de não ter gastos inesperados quando acontecer um sinistro provocado por si a outrem, 14% paga o seu seguro por precaução, ao passo que 3,33% dos respondentes paga para obter como vantagem uma tranquilidade e paz de espírito.

Segundo (Grant, 2012) o seguro permite que famílias e empresas permaneçam financeiramente estáveis frente à dificuldade constituindo-se no mecanismo de proteção social que tem muitas repercussões positivas ou efeitos facilitadores.

Neste interim, contar com um seguro é uma grande garantia. Trata-se de um item fundamental no planeamento financeiro, já que funciona como uma ferramenta de proteção do patrimônio. Com o seguro contra terceiros, o automobilista sabe que não perderá toda sua poupança em caso de um acontecimento súbito como o sinistro.

Gráfico 6 – Vantagens do contrato de seguro



Fonte: Elaboração própria

CONCLUSÕES

O presente estudo, procurou avaliar a percepção dos automobilistas da cidade do Huambo relativamente ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel mais comumente conhecido como seguro automóvel contra terceiros.

Os resultados indicaram que um número considerável de automobilistas, ainda considera o contrato de seguros como um produto elitista, ou seja, acreditam que este tipo de contrato é virado especialmente para pessoas da alta sociedade. O estudo demonstrou também que, a maior parte dos automobilistas não encara os seguros automóvel obrigatório contra terceiros como um mecanismo de protecção social e que a obrigatoriedade legal do seguro automóvel contra terceiros é desnecessária para o nosso contexto socioeconómico.

Ainda, concluiu-se que a maior parte dos automobilistas contrata o seguro automóvel contra terceiros em detrimento de outras modalidades de contrato de seguro, por ter sido interpelado pelos agentes da polícia de trânsito e estes apontam maioritariamente como vantagem do contrato dessa modalidade de seguro, evitar conflitos com a lei.

De um modo geral, concluímos que é necessário um trabalho aturado de conscientização da população sobre o valor dos seguros e seus benefícios para os segurados, de modos a reverter-se a percepção dos automobilistas sobre esta tão importante ferramenta para a vida quotidiana e sobretudo a perceberem qual é a verdadeira necessidade de os seguros contra terceiros terem a obrigatoriedade como uma das suas principais características.

REFERÊNCIAS

- Agência Angola Press. (4 de Maio de 2021). *Angop*. Acesso em 6 de Julho de 2021, disponível em Angop: <https://www.angop.ao/noticias/politica/acidentes-de-aviacao-provocam-399-mortos-no-i-trimestre/>
- Almeida, R. C., Mirandab, M. G., Friedeb, R. R., Dusekb, P. M., & Avelar, K. E. (2019). Estudo sobre Igualdade de Gênero em uma Escola de Ensino Médio

- de Comunidade do Rio de Janeiro, RJ. *Revista de Ensino, Educação e Ciências Humanas*, 20(2), 201-209. doi:<http://dx.doi.org/10.17921/2447-8733.2019v20n2p201-209>
- Arão, E. W. (2014). Contributo do setor dos seguros e fundos de pensões para o crescimento económico de Angola. *Dissertação de mestrado*. Benguela: Universidade Portucalense Infante Dom Henrique. Acesso em 13 de Março de 2018, disponível em <http://repositorio.uporto.pt/jspui/bitstream/11328/684/10/TMF%2078.pdf>
- Bracons, P. (4 de Novembro de 2015). O impacto do sector de seguros no processo de diversificação da economia. (J. Costa, Entrevistador) Camera de Comercio Estados Unidos da América Angola.
- Dilolwa, C. (1999). *Seguro & resseguro*. Luanda: Caxinde.
- Fonseca, J. J. (2002). *Metodologia da pesquisa científica*. Fortaleza: Apostila.
- Gerhardt, T. E., & Silveira, D. T. (2009). *Métodos de Pesquisa*. Rio Grande do Sul: UFRGS.
- Grant, E. (2012). Valor Social e Económico do Seguro. *Associação de Genebra*, 1-46. Acesso em 6 de Março de 2018, disponível em sustentabilidade.cnseg.org.br/wp-content/uploads/2014/07/O-valor-economico-e-social-do-seguro.pdf
- Hoppe, K. (s.d). A importância do seguro para a sociedade. *Associação de Genebra*, 1-7. Acesso em 6 de Março de 2018, disponível em <https://midias.cnseg.org.br/data/files/41/84/43/E3/E22554102E475F447E88C584/A%20Import%C3%A2ncia%20do%20Seguro%20para%20a%20Sociedade.pdf>
- Imprensa Nacional. (3 de Fevereiro de 2000). Diário da República. *Lei n.º 1/00, Geral da Actividade Seguradora*, 1-15. Acesso em 21 de Fevereiro de 2018
- Jurídico, A. (1 de Junho de 2012). Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. p. 642. Acesso em 6 de Julho de 2021, disponível em https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-pressupostos-gerais/#_ftnref1
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2009). *Marketing Management* (13ª ed.). New Jersey: Pearson Education International.
- Lopes, J. D. (2014). Contabilidade de Seguros. *Material de apoio às aulas de Contabilidade de Seguro*. Huambo, Huambo, Angola: Faculdade de Economia da UJES.
- Malhotra, N. (2012). *Pesquisa de Marketing: Uma aplicação orientada*. Porto Alegre: Bookman.
- Marconi, M., & Lakatos, E. M. (2010). *Fundamentos de metodologia científica* (7ª ed.). São Paulo: Editora Atlas S.A.
- Martinez, P. R. (2006). *Direito dos seguros*. Cascais.: Principia Editora.
- Martins, G. A., & Theóilo, C. R. (2009). *Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas* (Vol. 2). São Paulo: Atlas.
- Nazaré, D. (2008). *ENSA e as reformas do setor segurador em Angola*. Luanda: Caxinde.

- Richardson, R. J. (2000). *Pesquisa social: métodos e técnicas*. (3ª ed.). São Paulo:: Atlas.
- Santo, F. E. (2002). Género no contexto do sistema educativo em angola. *2º Forum Lusófono de Mulheres em Postos de Decisão*, (pp. 1-9). Acesso em 14 de Novembro de 2021, disponível em <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/angola/hosting/francisc.pdf>
- Silva, C. (2000). *Da Economia e da Gestão de Empresas nos Seguros*. Porto: Vida Economica.
- Stoco, R. (2007). *Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência*. São Pauto: Editora Revista dos Tribunais.
- Vieira, M. (2012). *Introdução aos Seguros*. Lisboa: Vida Económica.