

Guerra afeta o seguro de transporte internacional

Por Aparecido Rocha (*)



A invasão do território ucraniano pelas tropas russas iniciada no dia 24 de fevereiro causa muita tensão e impactos econômicos em escala global. Diante do conflito, a economia mundial assiste e sofre com a elevação no preço internacional do petróleo, o aumento da cotação do dólar e ouro, a queda em ações globais e perdas nas bolsas de valores, entre outros problemas oriundos de uma guerra.

Em relação ao Brasil, além dos problemas pontuados, a economia poderá sofrer um aumento da inflação e uma queda de investimentos no país, além de uma redução da atividade econômica europeia, o que pode comprometer a exportação de produtos brasileiros.

O setor de seguro está apreensivo com as perdas financeiras certas que a guerra causará. No

ramo de transporte internacional os prejuízos já começaram. Três navios mercantes foram atingidos por forças militares da Rússia no mar Negro, sendo eles: Namura Queen (Bandeira Panamá), Millennial Spirit (bandeira Moldávia), e Yasa Jupiter (bandeira Turquia). A maioria dos navios internacionais na região estão utilizando rotas alternativas mais seguras, enquanto os principais portos da Ucrânia estão fechados e sob crescente bombardeio das forças russas.

Segundo a Reuters, as taxas de seguro aumentaram para os navios que se dirigem para a área. Uma cobertura adicional de seguro contra risco de guerra por sete dias está sendo cotada em até 5% dos custos de seguro, acima dos 0,025% estimados nos dias que antecederam a invasão russa. A relação de países com restrição para a cobertura de guerra e sugestão de taxa, são publicadas periodicamente pela Global Cargo Watch List (GCWL) do Lloyd's Market Association.

No Brasil, o seguro de transporte internacional permite a inclusão nas apólices da Cobertura Adicional nº 211 de Riscos de Guerra para Embarques Aquaviários e Aéreos. A cobertura de guerra abrange exclusivamente as perdas e danos físicos das mercadorias, não cobre, por exemplo, os prejuízos resultantes de atraso, armazenagem, lucros cessantes e demurrage. Só tem validade se o embarque ocorrer antes do início do conflito, se for depois, o segurado estará descoberto. As seguradoras costumam negociar uma taxa única para cobrir todos os riscos, inclusive de guerra quando a cobertura for aceita.

A cobertura adicional de guerra garante o pagamento de indenizações por perdas e danos às mercadorias seguradas, decorrentes de: a) guerra, guerra civil, revolução, rebelião, insurreição, ou comoção civil resultantes das mesmas, ou qualquer ato de hostilidade de, ou contra, uma potência beligerante; b) captura, apreensão, arresto, restrição ou detenção, decorrentes de riscos cobertos na alínea "a" anteriormente mencionada, e suas consequências, ou qualquer tentativa visando às mesmas; c) minas, torpedos e bombas abandonadas, ou outras armas de guerra abandonadas; e d) confisco, nacionalização, requisição ou apropriação antecipada. Não é permitida a inclusão da cobertura de guerra nos transportes terrestres, fluviais e lacustres.

Para os embarques aquaviários, o seguro cobre ainda avaria grossa e despesas de salvamento, ajustadas ou determinadas de acordo com o contrato de afretamento e/ou a lei que as regulem, e que tenham sido incorridas para evitar perdas ou danos provenientes de risco coberto pela cobertura adicional.

O mercado segurador global adotou a posição de não aceitar seguro de transporte

internacional envolvendo países com embargo político ou econômico determinado pelos Estados Unidos e ONU. Pelas normas de compliance de alguns grupos seguradores internacionais, suas subsidiárias são proibidas de efetuar seguro de transporte, cuja 'origem' ou 'destino' seja países relacionados pela OFAC – Office of Foreign Asset Control, um departamento do governo norte-americano, responsável por implementar as sanções econômicas e comerciais e, periodicamente, estabelecer e atualizar a lista de países embargados.

A lista atual de países com embargo publicada pela OFAC inclui: Bielorrússia, Burundi, Congo, Coreia do Norte, Cuba, Iêmen, Irã, Iraque, Líbano, Líbia, Nicarágua, Rússia, Síria, Somália, Sudão, Ucrânia, Venezuela, Zimbábue e Balcãs Ocidentais (antes denominados República Federal da Iugoslávia, República Iugoslava da Macedônia, Montenegro e Sérvia).

Como o Brasil possui importantes negócios com alguns países listados pela OFAC, para driblar a suspensão de cobertura de seguro, a recomendação na exportação é vender com os termos de Incoterms em que o seguro seja de responsabilidade do comprador, e na importação procurar comprar CIF, CIP, DAP ou DPU.

(*) **Aparecido Rocha** – insurance reviewer.

Fonte: Blog do Rocha, em 02.03.2022