



Na Mídia

14/03/2024 | [InfoMoney](#)

Crise no Canal de Suez encarece preço do seguro; entenda o impacto para o seu bolso

Ataques a navios comerciais na região têm causado aumentos nos custos e demora na entrega de produtos

Gilmara Santos



Contêineres empilhados em navio de carga no Canal de Suez, Mar Vermelho, no Egito (Camille Delbos/Getty Images)

A crise no Canal de Suez, provocada por ataques orquestrados dos houthis a navios comerciais nas proximidades do Iêmen, tem afetado o comércio global em todas as cadeias de suprimentos, sendo a responsável pelo atraso nas entregas e no aumento dos preços de produtos aos consumidores.

Responsável por cerca de 15% de tudo que circula no comércio mundial, o tráfego pela rota apresentou queda de 50% nos primeiros meses deste ano, conforme dados mais recentes do FMI (Fundo Monetário Internacional). O problema também respinga no setor de seguros.

O Joint War Committee (JWC), sindicato que reúne as principais seguradoras, resseguradoras e subscritores de Londres, expandiu recentemente a “zona de alto risco” no Mar Vermelho, pressionando as seguradoras a cobrarem prêmios (valores pagos pelos clientes) mais elevados, uma tentativa de sustentar índices de sinistros positivos.

“A consequência é o atraso na entrega das mercadorias transportadas em razão do cancelamento de viagens e da utilização de rotas alternativas mais longas, que aumentam o custo do frete cobrado pelos transportadores marítimos”, afirma a advogada Camila Prado, sócia da área de seguros, resseguros, previdência privada e saúde suplementar do escritório Demarest.

A estimativa é que o frete marítimo esteja cerca de 100% mais caro devido à crise. Também foi observada alta no preço dos seguros. Relatório da corretora de resseguros Guy Carpenter mostra aumento nos prêmios de risco para o Mar Vermelho. De acordo com o levantamento, o valor dos seguros teria saltado de 0,07% nominais, em outubro de 2023, antes do início do conflito na região, para algo entre 0,5% a 0,7% no final de dezembro de 2023.

“Diante do aumento dos riscos, pode ocorrer retração do mercado de seguros, havendo notícias de impactos na subscrição pelo cancelamento ou aumento do prêmio da cobertura de guerra para as embarcações que transportam mercadorias pela zona do Canal de Suez”, afirma Camila. “Nesse cenário, as empresas brasileiras que têm suas cargas transportadas naquele canal também podem ser impactadas em razão do aumento do custo do transporte, que é afetado pelo incremento dos preços dos seguros e, ainda, pelo próprio aumento do custo de combustíveis, importados pela mesma rota”, complementa a advogada.

O economista Bruno Corano destaca que, pela primeira vez na história, dois importantes canais no mundo passam por apuros ao mesmo tempo. “Um por questões geopolíticas, que é o canal de Suez, e outro por problemas climáticos, que é o canal do Panamá”, diz.

“Já percebemos algumas fábricas com falta de suprimento e insumos para seguir a produção normal. Isso está atrapalhando especialmente o eixo Ásia/ Estados Unidos, onde o canal de Suez é mais determinante”.

Mudança de rota

No canal de Suez, diz Corano, 40% da rota têm sido desviada devido à ocorrência de ao menos 50 ataques às embarcações, com três mortes e um naufrágio.

Com isso, o custo do frete marítimo internacional dobrou em janeiro diante das restrições de operação causadas pelos ataques nas proximidades do Iêmen.

Os principais operadores da indústria marítima suspenderam ou reduziram o trânsito de seus navios pelo Canal de Suez. “Há notícias de que determinadas empresas estão aumentando o número de embarcações para atender as demandas e cumprir com os prazos de entrega, mediante a realocação de navios de outras rotas, o que também pode afetar embarcadores cujas cargas não são necessariamente transportadas pelo Canal de Suez”, diz Camila Prado, do escritório Demarest.

O relatório da Guy Carpenter ressalta que as novas rotas em torno do Cabo da Boa Esperança, na África do Sul, acrescentam 10 a 15 dias à viagem total, aumentando ainda mais os custos do seguro, de combustível e, conseqüentemente, no valor final da mercadoria. “Ir pelo Cabo da Boa Esperança aumenta os custos operacionais, uma vez que pode ampliar o tempo de viagem de 19 dias para algo em torno de 30”, ressalta Wagner Spindola, sócio da Globus Seguros.

“Segundo levantamento da Datamar [consultoria de inteligência de dados de comércio marítimo], o Brasil deve sofrer diretamente os impactos da Crise de Suez, já que pelo menos 9% de toda a carga brasileira de contêiners passam por lá”, afirma Spindola.

“É necessário destacar que as companhias marítimas, ao desviar suas rotas, e não usar o Mar Vermelho, estão gerenciando seus riscos, pois evitam danos aos seus navios e mercadorias transportadas”, destaca James Theodoro, presidente e fundador da Korsa Riscos e Seguros. “Por um lado, isso obviamente é bom. Por outro, há aumento no custo dos fretes de uma forma geral, principalmente os marítimos e aéreos, e um prazo maior na entrega das mercadorias”, diz.

Segundo análise da corretora de resseguros Guy Carpenter, um dos negócios da Marsh McLennan, apesar do risco crescente de uma guerra prolongada, estima-se que o impacto dos ataques nos sinistros de seguros será limitado.

Os riscos de carga, casco e incêndio nos seguros marítimos têm sido tradicionalmente os maiores contribuintes para os sinistros, com as guerras representando apenas uma pequena percentagem. Relatório publicado pela Associação Nórdica de Seguradoras Marítimas, aponta 2023 como o primeiro ano, desde 2019, em que um sinistro de seguro passou de US\$ 30 milhões.

Seca histórica no Panamá

Já o Canal do Panamá, importante rota comercial de grandes navios na América Central, enfrenta o problema da seca, que atinge índices históricos e vem afetando a travessia das embarcações pela falta de água adequada no canal.

“O fato é que está muito caro passar pelo Canal do Panamá e tem uma longa fila de espera neste momento: a média tem sido de 50 navios esperando. E o preço cobrado está oito vezes mais caro do que o normal, em média. Depende muito do cliente e da empresa de transporte”, finaliza.