

Risco marítimo excepcional inclui até mina perdida na II Guerra Mundial

Bombardeios em alto mar, minas submarinas, ataques de piratas e quem sabe até corsários cibernéticos. A lista de riscos cobertos pelo Garex, uma agência de subscrição sediada em Paris, é digna de filme estrelado por um Johnny Depp ensandecido.

Mas o nicho dos riscos de guerra marítimos também enfrenta desafios comuns aos muito mais pacatos setores do seguro e resseguro globais, sobretudo o longo mercado baixista e um aumento da concorrência por parte de atores não-convencionais.

Do ponto de vista dos compradores de seguro, as atividades do Garex ajudam armadores, exportadores e importadores a terem a segurança de que suas cargas podem contar com coberturas contra riscos pouco comuns, mesmo circulando em mares de alta periculosidade.

O mercado de riscos de guerra marítimos protege navios contra danos causados por bombardeios de forças militares estrangeiras, mas também contra ataques de piratas e até mesmo, como um caso recente, encontros acidentais com uma mina explosiva deixada no fundo do mar durante a Segunda Guerra Mundial.

O Garex, sigla em francês para Grupo de Seguros de Riscos Excepcionais, é uma empresa formada por sete seguradores e resseguradores que mutualizam capacidade para prover coberturas de tais riscos, que são comumente excluídos de apólices de seguro marítimo tradicionais.

A empresa celebrou em junho 35 anos de existência com uma cerimônia especial em Paris, coberta pela **Risco Seguro Brasil**.

Muita capacidade

“Os riscos de guerra marítimos demandam níveis de capacidade bastante substanciais, complementados por sólidos acordos de cosseguro”, disse Patrick de la Morinerie, que presidiu o Garex por duas décadas até meados do ano passado, em uma entrevista durante o evento.

A mutualização dos riscos se justifica porque os eventos cobertos pelas apólices da empresa são pouco comuns, mas tendem a demandar altas indenizações. Há notícias, por exemplo, de perdas de até 20 milhões de libras cobertas por apólices de risco de guerra.

“A ideia da criação do grupo foi de fundir a capacidade de empresas que queriam participar deste mercado. Na época, em 1980, cerca de 20 seguradores aceitaram o desafio de desenvolver este portfólio”, explicou De la Morinerie.

Com o tempo, as empresas fundadores do Garex passaram por várias fusões e aquisições até chegar à sua atual composição. O grupo é tradicionalmente liderado pela francesa Axa Corporate Solutions. Seus outros membros são as seguradoras Allianz Global Corporate & Specialty (Alemanha), Generali (Itália), Helvetia (Suíça), Mapfre Global Risks (Espanha) e Mitsui Sumitomo (Japão), além da resseguradora oficial francesa CCR. A capacidade estimada neste mercado de nicho é de 250 milhões de euros.

Piratas

Não foi só a composição do Garex que mudou nestes 35 anos. A natureza das ameaças também evoluiu consideravelmente no período. A princípio os principais sinistros do Garex envolviam o bombardeio de navios por forças militares. Este risco se tornou menos relevante nos últimos anos, mas que segue ocorrendo em regiões como o litoral da Líbia, onde petroleiros foram atacados nos últimos meses por forças que disputam o controle do país.

Com o tempo, os ataques de piratas tomaram a dianteira na lista de ameaças cobertas pelo grupo, e a própria pirataria mudou bastante nas últimas décadas.

Nos anos 80, ataques de grupos armados contra navios costumavam ter um viés político, como no caso do sequestro do transatlântico Achille Lauro pela Frente de Libertação da Palestina, em 1985. Mas nos anos 1990 e 2000, os piratas que mais alertam os armadores globais são grupos puramente movidos pelo lucro que atuam em áreas como o chifre da África e o Golfo da Guiné, no oeste africano. Tais grupos sequestram navios e pedem resgates a seus donos, ou roubam a mercadoria transportada pelas embarcações.

Ciberataques

Agora o mercado se prepara para a possibilidade de ter de cobrir ataques de piratas realizados pela internet contra navios em alto mar ou quando estão ancorados.

“Nós podemos imaginar grupos de hackers criptografando informação que é essencial para que um navio navegue”, disse o presidente do Garex, Mathieu Daubin. “Eles podem então pedir um elevado resgate para prover uma chave que desbloquearia o sistema. É um tipo de pirataria que estamos vendo com cada vez mais frequência em setores industriais e que ainda não chegou à indústria marítima. Mas é uma questão de tempo.”

Por esse motivo, já há discussões no setor para decidir se tais ataques entrariam no escopo dos riscos cobertos por empresas como o Garex. “Como o mercado vai reagir a este tipo de risco?”, indaga Daubin. “As empresas armadoras vão reter este risco, ou vão transferi-lo ao mercado de seguros? Hoje, os riscos cibernéticos são excluídos de todas as apólices de seguro marítimo. Mas podemos ver o mercado evoluindo de forma que acabe indenizando as perdas ligadas a formas modernas de pirataria.”

Qualquer risco

Hoje, segundo Daubin, o Garex cobre qualquer tipo de risco de guerra marítimo, não importa a região do mundo onde ele se localize.

O que muda, porém, são os preços e condições dos contratos. As áreas de risco estão em constante movimento, o que pode acarretar sobrepreço dependendo da rota seguida pela embarcação. Por exemplo, o Mar Negro até recentemente não era considerada uma região de riscos de guerras marítimas. Mas, com os conflitos na Ucrânia, navegar por aquela região se tornou uma atividade muito mais arriscada, acarretando portanto um prêmio mais elevado.

“Conflitos podem se mover de uma região para outra”, explicou De la Morinerie. “Às vezes, os seguradores precisam acolher riscos em uma determinada região que eles não esperavam. É por isso que, quando os níveis de ameaça aumentam em uma região em particular, os seguradores oferecem a continuidade de suas coberturas de riscos de guerra por sete ou 14 dias. Essas coberturas possibilitam que os navios trafeguem pelas novas regiões de perigo enquanto contam com uma cobertura de risco de guerra.”

Posteriormente, os novos contratos refletirão o nível de risco mais acentuado por meio de prêmios mais elevados.

Em geral, porém, como em outras partes do mercado, os seguradores de risco de guerra marítimos estão encontrando dificuldades para obter preços mais altos de seus clientes. Não ajuda o fato de que o mercado amplo de seguros marítimos é um dos que sofrem maior pressão pelo excesso de capacidade vigente no setor.

“Por muito tempo o mercado tem estado brando”, disse Daubin. “Há um excesso de capacidade em seguros marítimos, os preços estão baixando e os seguradores obtêm poucos lucros. O mesmo fenômeno acontece com os riscos de guerra marítimos. Com o problema adicional de que alguns pacotes de seguros marítimos

oferecidos pelo mercado escandinavo estão incluindo prêmios para cobrir riscos de guerra a fim de compensar as baixas tarifas.”