

Por Flávio Hasenclever (\*)



O Brasil tem uma das maiores redes portuárias da América Latina, com mais de 40 portos públicos organizados e dezenas de terminais de uso privado distribuídos ao longo de seus 7,4 mil km de costa e em hidrovias interiores. Nesse cenário, o operador portuário – empresa habilitada a realizar a movimentação e armazenagem de mercadorias para terceiros – ocupa posição central na cadeia logística nacional.

Nesse contexto, o seguro do operador portuário ocupa posição singular dentro das linhas de responsabilidades e riscos operacionais, combinando elementos de responsabilidade civil, danos materiais, exposição ambiental e, em certos casos, acúmulos relevantes em ambiente logístico. Sua relevância cresceu à medida que o setor portuário brasileiro foi se modernizando e transferindo para agentes privados parte importante da execução operacional e, consequentemente, da responsabilidade por perdas e danos decorrentes dessa atividade.

A origem econômica do produto no Brasil está associada à reforma portuária iniciada nos anos 1990, quando a figura do operador portuário passou a ser reconhecida como ente empresarial especializado para atuar no porto organizado. A partir desse momento, o risco deixou de estar disperso em uma estrutura predominantemente estatal e passou a demandar soluções privadas de transferência de risco. Com a Lei nº 12.815/2013 e a regulamentação subsequente, esse movimento ganhou densidade, consolidando o seguro compreensivo padronizado do operador portuário como peça importante na arquitetura regulatória do setor.

Sob a ótica técnica, trata-se de um risco desafiador porque reúne diversas naturezas de exposição em um mesmo local operacional. O operador pode responder por danos à carga durante a movimentação, danos à embarcação, danos à infraestrutura portuária, danos corporais a terceiros, impactos sobre equipamentos e eventos ambientais. Dependendo do sinistro, é possível observar uma dinâmica de “efeito cascata”, na qual um único evento gera múltiplos vetores de prejuízo, com potencial de mobilizar diferentes coberturas, contratos conexos e discussões sobre gatilho, responsabilidade primária e regresso.

Essa característica torna o ramo particularmente sensível para o mercado ressegurador. Embora o prêmio individual de algumas operações possa parecer moderado quando comparado a outros grandes riscos industriais, a severidade potencial é significativa. Um acidente com guindaste, falha em operação de carga e descarga, colisão com embarcação, queda de contêiner, ruptura de correia transportadora, derramamento de produto poluente ou evento em terminal de granel pode afetar simultaneamente bens públicos, mercadorias de terceiros, navios, receita operacional e passivos ambientais. Em determinadas geografias, a concentração física e contratual dentro de um mesmo porto amplia ainda mais o tema de acúmulo.

Outro ponto relevante para os seguradores é a heterogeneidade do risco. O mercado frequentemente trata “operador portuário” como categoria relativamente uniforme, mas na prática há diferenças expressivas entre terminais e perfis operacionais. Operações com contêineres, graneis minerais, fertilizantes, grãos, carga geral, carga de projeto, produtos químicos ou combustíveis apresentam frequências, severidades e cenários máximos bastante distintos. A correta segmentação do portfólio é, portanto, essencial para evitar mutualização inadequada entre riscos substancialmente diferentes.

A redação contratual também merece atenção. Em muitos casos, a eficiência do programa depende da clareza quanto ao escopo das operações cobertas, à definição de “operação portuária”, à interface com contratos de arrendamento, à responsabilidade da autoridade portuária, à posição do armador e à alocação de obrigações perante dono da carga e demais intervenientes. Do ponto de vista do mercado segurador/ressegurador, clausulados excessivamente amplos ou pouco precisos

podem criar incerteza de cobertura, expansão interpretativa em sinistros complexos e dificuldade de controle da real exposição.

O componente ambiental também é notadamente sensível. O fato de a regulação setorial exigir cobertura para danos ao meio ambiente mostra que esse não é um risco periférico. Em determinadas operações, sobretudo com granéis líquidos, químicos ou produtos potencialmente poluentes, o passivo ambiental pode exceder em relevância o dano material direto. Além disso, custos de contenção, limpeza, monitoramento e exigências de autoridades podem produzir uma cauda de sinistro longa e tecnicamente difícil de precificar. Cabe destacar que o novo Marco Legal dos Seguros no Brasil dispensou atenção adicional no tocante inclusive às despesas de contenção e salvamento.

Há ainda uma camada emergente de análise: a modernização dos portos e o aumento da automação. Em princípio, processos mais tecnológicos tendem a reduzir frequência de falhas operacionais elementares, mas também podem elevar a dependência de sistemas, sensores, integração digital e equipamentos de alto valor unitário. Isso cria oportunidade, mas também pressiona o mercado a refletir melhor sobre falhas sistêmicas, interrupções, erro operacional automatizado e possível intersecção com exposições cibernéticas.

Do lado da subscrição, alguns fatores são particularmente críticos: tipo de carga, throughput anual, perfil de equipamentos, idade e manutenção da infraestrutura, segregação de riscos, proximidade entre operações, histórico de perdas, planos de contingência ambiental, disciplina contratual e limites comprados. Também é importante avaliar se os programas estão estruturados com retenções coerentes e se os limites acompanham o PML real da operação, e não apenas exigências mínimas regulatórias ou padrões históricos já defasados.

Para o polo segurador, o futuro desse ramo no Brasil tende a ser menos uma questão de capacidade pura e mais uma questão de modelagem, segmentação e disciplina técnica. À medida que os portos crescem em eficiência, especialização e volume movimentado, cresce também a necessidade de wording mais preciso, melhor conhecimento da operação subjacente e acompanhamento mais atento de acúmulos físicos e contratuais. Em resumo, o seguro do operador portuário permanece como nicho tecnicamente relevante: pequeno em comparação com grandes carteiras como as de property ou as massificadas, porém potencialmente severo, heterogêneo e estratégico para seguradores e resseguradores que atuam com riscos marítimos, logísticos e de responsabilidade complexa.

(\*) **Flávio Hasenclever** é gerente de Transportes, Marítimos e Aeronáuticos do IRB(Re).

(03.06.2026)