

Com um movimento de R\$ 420 milhões por ano, o seguro de transporte internacional apresenta potencial de crescimento à medida que o Brasil aumente seus volumes de importação e exportação. De acordo com dados divulgados na Carta de Conjuntura do Sincor-SP (Sindicato dos Empresários e Profissionais Autônomos da Corretagem e da Distribuição de Seguros do Estado de São Paulo), as seguradoras que dominam o setor chegam a faturar R\$ 5 milhões ao ano, cifras que podem ser majoradas com alinhamento de resoluções.

Embora o seguro de transporte internacional nunca tenha sido obrigatório no Brasil, a Resolução 3/1971 determinava que as empresas contratassem uma apólice de transporte internacional em terras brasileiras. No entanto, a Resolução 180/2007 do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) revogou a anterior, voltando a permitir que o seguro da importação fosse contratado no exterior.

De acordo com o CNSP a medida de revogação foi necessária para aplicar a previsão legal introduzida pela Lei Complementar 126/2007. “Contudo, não entendemos que mexer na Resolução 3/1971 fosse necessária, uma vez que a LC 126/2007 se referia a várias modalidades de seguros e não especificamente ao transporte internacional”, comenta o coordenador da Comissão de Transportes e Cascos Marítimos do Sincor-SP, Ricardo Labatut.

Para os corretores membros da Comissão, a mudança beneficia as empresas no exterior que exportam para o Brasil, pois o seguro contratado se inicia na planta do exportador e termina no porto/ aeroporto brasileiro. Embora o Brasil apresente cotações competitivas, frente a contratação do seguro no exterior, e pode ser vantajosa para o importador e exportador.

Nesse cenário, nenhuma seguradora internacional tem interesse em cobrir o trecho em território nacional, já que força o importador a contratar um novo seguro de transporte nacional para levar a carga ao destino, encarecendo o custo final do produto, e contando ainda com cobertura reduzida na apólice, sendo que é um complemento de viagem internacional.

Labatut explica que, “se houvesse a manutenção da proibição de se contratar o seguro de importação no exterior, haveria uma redução do custo final do produto brasileiro, pois se contrataria apenas um seguro. A manutenção também evitaria a evasão de divisas, no que diz respeito ao seguro para o exterior, pois não há fiscalização sobre a quantia declarada do seguro nas faturas comerciais das importações, que são enviadas para a contratação da apólice pelo exportador”.

[Confira a Carta de Conjuntura.](#)

Fonte: [SINCOR-SP](#), em 28.06.2018.