

A crescente crise no médio oriente ameaça encarecer o prémio pago por operadores de navios, que cruzam o Estreito de Ormuz, em até 200 mil dólares por viagem.

O risco de guerra, normalmente considerado como cobertura adicional na subscrição de apólices de seguro para o transporte marítimo, ameaça encarecer o prémio pago pelos operadores de navios com rotas no Estreito de Ormuz.

Mesmo com os sinais mais recentes de alívio na tensão entre os EUA e o Irão, os armadores de navios-tanque (petróleo e GNL) que atravessam o Estreito de Ormuz, no Golfo Pérsico, estão a preparar-se para um aumento da despesa com seguros.

Cerca de 21 milhões de barris por dia, ou o equivalente a 30% de todas as exportações mundiais de petróleo por via marítima são transportados através do Estreito de Ormuz (entre o sul do Irão e o norte de Oman).

Citado pela agência Reuters, Svein A. Ringbakken, da seguradora norueguesa Den Norske Krigsforsikring para Skib (DNK), fala de uma preocupação “óbvia”, com a tensão que condiciona toda a região (do Golfo). “O trânsito de navios na área já está há algum tempo sujeito a prémios adicionais de seguro contra riscos de guerra que podem aumentar à luz dos desenvolvimentos recentes”, afirma Ringbakken. A localização da Arábia Saudita, classicamente o maior exportador mundial de petróleo, e do Catar, líder nas vendas de GNL, ajuda a explicar o elevado número de petroleiros que transitam na zona.

Os armadores pagam uma cobertura anual pelo seguro de risco de guerra, além de um prémio adicional (AWRP na gíria do setor) para cobertura do risco de intrusão/violação quando as embarcações navegam em zonas mais perigosas. Esses prémios separados são calculados de acordo com o valor do navio, ou casco, por um período de sete dias, sendo suportados não pelo dono do navio, mas pelos operadores de transporte ou frete.

De acordo com a Reuters, que cita um corretor londrino, as seguradoras de navios cotaram a taxa de violação por sete dias em cerca de 0,35% dos custos de seguro, acima dos 0,15% em dezembro. Outro corretor de GNL sediado em Singapura calculou os custos extras como significativos. “Dependendo do tipo de navio, isso acresce cerca de 150.000 a 200.000 dólares (aos custos gerais) por viagem”.

Outras fontes do shipping (transporte marítimo de mercadorias) estão menos preocupadas com encargos financeiros extraordinários, afirmando que os preços atuais dos riscos do Golfo já incorporam o potencial de outro ataque ao transporte marítimo de mercadorias e, portanto, podem não mudar, a menos que a situação piore com uma escalada da tensão geopolítica.

Esta perspetiva mais conservadora sobre a evolução dos encargos (com custos do seguro e resseguro) decorre de o nível de risco ter sido revisto já em maio de 2019, quando foram noticiados os ataques a dois petroleiros sauditas, um norueguês e a outro dos Emirados Árabes Unidos.

De acordo com o Joint War Committee (JWC), um organismo de referência que funciona no universo do mercado Lloyd’s de Londres em conjunto com representantes da International Underwriting Association (IUA), o nível de ameaça na região mantém-se elevado, mas não se prevê “qualquer alteração dramática [da situação] no Médio-Oriente”.

A posição do JWC foi anunciada depois da reunião realizada na passada terça-feira, para analisar o impacto da alegada ameaça de retaliação, por parte do Irão contra os EUA, depois do ataque norte-americano ao aeroporto de Bagdade, do qual resultou a morte do general Qasem Souleimani, considerado ‘nº 2’ do regime de Teerão.

Para os mercados de GNL, as crescentes tensões no Médio Oriente “significam que todos têm os

olhos postos no risco de atravessar o Estreito de Ormuz”, observa Saul Kavonic, analista do Credit Suisse. “Um encerramento prolongado do Estreito de Ormuz pode fazer o preço spot de GNL disparar e abrir-se um cenário destrutivo no lado da procura”, disse.

Fonte: [ECO Seguros](#) (Portugal) , 12.01.2020.