

SEGURO DE CARGA VIA TRANSPORTE MARÍTIMO NAS OPERAÇÕES LOGÍSTICAS DAS EMPRESAS IMPORTADORAS DE CRICIÚMA/SANTA CATARINA

Eny Cristiny Marcon Teza Matiolla¹, Júlio César Zilli², Rosane Aléssio Dal Toé³

¹ UNESC / Curso Administração com linha específica em Comércio Exterior / eny.cmt@hotmail.com

² UNESC / Curso Administração com linha específica em Comércio Exterior / zilli42@hotmail.com

³ UNESC / Curso Ciências Contábeis / rda@unesc.net

Resumo: Com o desenvolvimento das negociações internacionais entre mercados cada vez mais distantes, o seguro de carga via transporte marítimo surge como uma alternativa de proteção e garantia financeira aos compradores/vendedores em relação ao bem negociado. Assim, a contratação do seguro de carga necessita ser efetuada de forma integrada com os processos logísticos e com as coberturas contratadas pelas empresas. Desta forma, o presente estudo tem por objetivo identificar as coberturas contratadas no seguro de carga via transporte marítimo pelas empresas importadoras de Criciúma - SC. Quanto aos fins de investigação a pesquisa enquadra-se como descritiva e quanto aos meios caracteriza-se como bibliográfica e de campo. A amostra foi composta por oito empresas importadoras que efetuaram compras externas no período de janeiro/dezembro de 2011. Para a coleta de dados, foi utilizado um questionário enviado via e-mail ao departamento de compras/importação das empresas em estudo, com abordagem quantitativa. Foi observado que as coberturas total, básica ampla A, restrita C e adicionais são contratadas com frequência para importação via modal marítimo, com 23 coberturas básicas disponíveis. Utiliza-se o mesmo corretor de seguros, cujos profissionais do setor de compras/importação possuem um conhecimento limitado na área de contratação de seguro de carga.

Palavras-Chave: Seguro de Carga. Transporte Marítimo. Importação. Logística.

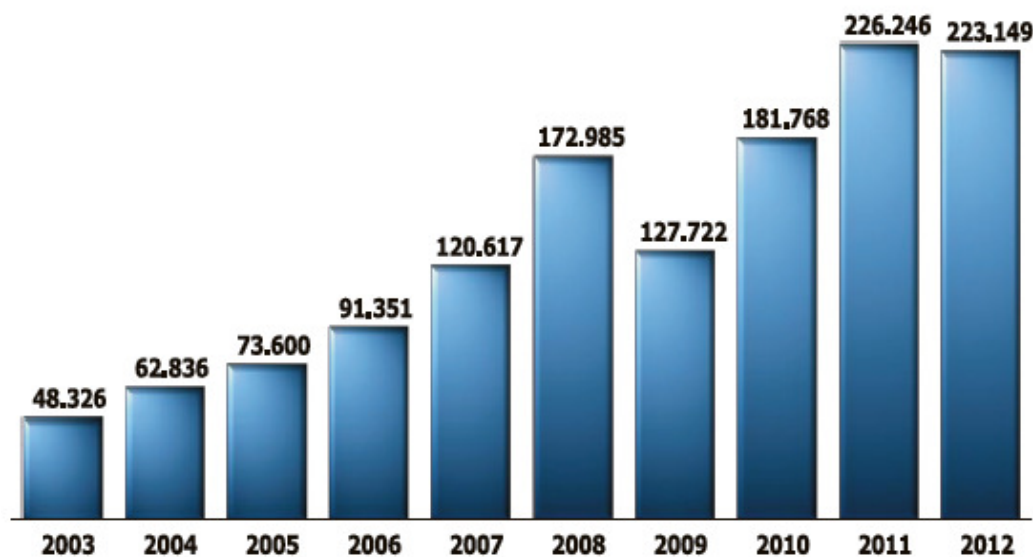
1 INTRODUÇÃO

Diante do crescimento das relações internacionais, as empresas estão cada vez mais próximas uma das outras, trocando benefícios, serviços, visando sempre aumentar a sua lucratividade. Com o decorrer dos anos, a internacionalização tornou-se uma alternativa viável de expansão de mercado, além de ser fonte de obtenção de lucros e testar as competências das empresas, estabelecendo então, alianças estratégicas importantes para o seu desenvolvimento (MINERVINI, 2001).

Visando maiores lucros para a empresa local, houve um grande aumento no setor de compras por parte das importações. Esse crescimento deu às empresas a oportunidade de buscarem no mercado internacional o que não estava sendo ofertado no mercado nacional, fazendo com que pudessem obter melhores ofertas em relação aos concorrentes que ainda não utilizam de tal ferramenta.

Nesse sentido, o modal marítimo é utilizado para a maior parte dessas transações comerciais; tanto para importação como para exportação com países de longa distância, pois é considerado o meio mais viável e seguro para o transporte de seus bens (BALLOU, 1995).

De acordo com a Figura 1, destaca-se o volume das importações brasileiras nos 10 últimos anos em valores US\$/FOB bilhões.

Figura 1 – Evolução das importações brasileiras US\$/FOB bilhões – 2003 – 2012.

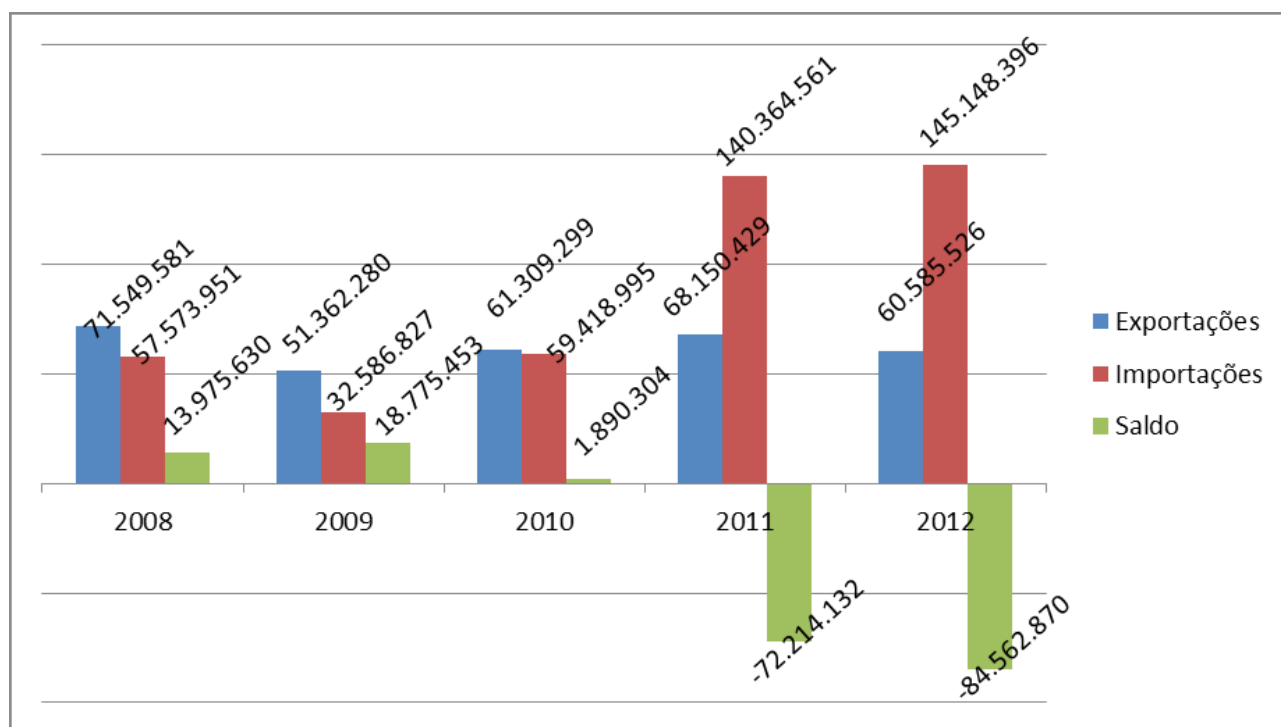
Fonte: MDIC (2012, p. 5)

O Brasil nos anos de 2003 a 2008, conforme demonstra a Figura 1, apresentou um crescimento contínuo nas suas compras internacionais, com uma queda expressiva em 2009 de mais de US\$/FOB 40.00 bilhões oriundas da crise mundial. Entretanto, a partir de 2010 o Brasil voltou a apresentar crescimento em suas importações (MDIC, 2012). Destacando a relação dos anos de 2011 e 2012, o MDIC (2013, p.1) afirma que:

Em relação a 2011, as exportações apresentaram retração de 5,3%, e as importações, de 1,4%. A diminuição da receita de exportação se deve à queda de 4,9% do índice de preços, devido ao recuo das cotações de commodities, principalmente de minério de ferro, em razão do menor dinamismo das economias avançadas. Em volume, as exportações brasileiras mantiveram-se praticamente no mesmo patamar de 2011, com redução de somente 0,3%.

O Sul de Santa Catarina possui 571,6 mil habitantes, ou seja, 9,1% da população de Santa Catarina, sendo que a principal cidade do Sul do Estado é Criciúma, destacando-se em diversos setores como cerâmico, químico, metal mecânico e vestuário (FIESC, 2011). Na Figura 2, apresenta-se a balança comercial de Criciúma/SC para os últimos 5 anos em valores US\$/FOB milhões.

Figura 2 - Balança comercial Criciúma/SC US\$/FOB Milhões – 2008 - 2012.



Fonte: Adaptado de MDIC (2013).

Observa-se na Figura 2 que nos anos de 2008 e 2009 o município de Criciúma/SC apresentou um saldo comercial positivo, destacando-se nas exportações. No ano de 2010 o saldo comercial apresentou-se positivo novamente, porém, obteve maior crescimento nas compras e um menor desempenho nas vendas internacionais. Seguindo-se nos anos de 2011 e 2012 com o saldo comercial negativo, com destaque as importações.

Um aspecto importante em operações de importação é o seguro de carga, os quais se constituem as condições gerais, coberturas básicas e adicionais, ficando definidas as regras/normas que devem ser seguidas por ambas as partes interessadas para que haja cobertura aos riscos (KEEDI, 2008).

As coberturas básicas geralmente utilizadas garantem cobertura para riscos próprios do transporte. Já nas adicionais há garantias para diversos acontecimentos, estando sujeitos a inclusão de taxas adicionais. Sendo assim, entende-se como risco coberto aqueles especificados em apólice como também as coberturas contratadas (KEEDI, 2008).

O seguro de carga diz respeito somente à carga e não ao veículo transportador, em qualquer forma de transporte. Para cobertura ao veículo deve ser contratado o seguro (casco), tendo em vista que cobre apenas o equipamento que fará o

transporte. Já para terceiros e demais eventos, é necessário a contratação do seguro de Responsabilidade Civil (KEEDI, 2008).

Existem ao todo, 23 coberturas básicas disponíveis, sendo que as três principais são destacadas no Quadro 1.

Quadro 1 – Principais coberturas.

COBERTURAS	DESCRIÇÃO
Cobertura Restrita	Cobre praticamente, os riscos decorrentes de acidentes com o veículo transportador, garantindo as perdas e danos causados ao bem segurado.
Cobertura Restrita B	Cobre as mesmas perdas e danos informados na cobertura restrita C, com o acréscimo de algumas coberturas como, por exemplo, inundação, transbordamento de cursos d'água; desmoronamento ou queda de pedras, terras; terremoto ou erupção vulcânica, entrada de água do mar, rio ou lago no navio, dentre outros.
Cobertura Básica Ampla A	O segurado (o proprietário da carga) recebe a indenização dos prejuízos ocorridos com a carga transportada. Essa cobertura cobre todos os riscos de perdas ou danos materiais sofridos pelo objeto segurado, em decorrência de qualquer causa externa, com exceção de algumas que são expressas na cláusula de prejuízos não indenizáveis/riscos não cobertos.

Fonte: FUNENSEG (2012).

As principais instituições são a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), e o Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), órgãos estes que fiscalizam e regulamentam o seguro no país (SUSEP, 2012).

Segundo a SUSEP (2012), órgão que fiscaliza e regulamenta o seguro, as coberturas básicas, são com contratação obrigatória. Já as adicionais, são as coberturas que precisam ser inclusas na apólice, mediante pagamento de prêmio adicional, convindo como complemento às condições gerais e às coberturas básicas contratadas, ou seja, tais coberturas necessitam ser incluídas na contratação do seguro e ao todo são 20 coberturas adicionais (FUNENSEG, 2012).

Tem-se ainda, o seguro de responsabilidade civil que é contratado obrigatoriamente pelas empresas que realizam o transporte das cargas sobre as águas, seja ele pelo mar, rios ou lagoas. Esta modalidade dá cobertura às mercadorias transportadas sob sua responsabilidade, oferecendo garantia em casos de encalhe, colisão, afundamento, naufrágio, incêndio, explosão, contato da embarcação com qualquer objeto que não seja a água (FUNENSEG, 2012).

Devido ao uso do seguro nas negociações de importação das empresas de Criciúma/SC e pelo fato do modal marítimo ser o mais utilizado, o estudo tem por objetivo identificar as coberturas contratadas no seguro de carga via transporte marítimo pelas

empresas importadoras de Criciúma/SC, bem como conhecer a logística utilizada no momento da importação e identificar se as coberturas suprem as necessidades que os importadores possuem ao fazer a contratação junto à seguradora.

2 METODOLOGIA

Quanto aos fins de investigação, a pesquisa enquadrou-se como descritiva (VERGARA, 2009), uma vez que se buscou identificar os tipos de coberturas contratadas nos seguros de carga via transporte marítimo utilizado pelas empresas importadoras de Criciúma/SC. Quanto aos meios de investigação, a presente pesquisa classificou-se como bibliográfica e de campo (GUEDES, 1997; LAKATOS; MARCONI, 2003; VERGARA, 2009).

A população alvo desta pesquisa foi composta por 66 (sessenta e seis) empresas importadoras da cidade de Criciúma/SC que efetuaram relacionamento comercial com o mercado externo no período de 01.01.2011 a 31.12.2011 de acordo com as informações disponíveis no Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). É característica dessas empresas a fabricação de seus produtos nacionais utilizando insumos e matéria-prima oriundos do exterior. São empresas de diversos segmentos sendo que (uma) delas importou acima de US\$ 50 milhões por ano, 2 (duas) entre US\$ 10 e US\$ 50 milhões, 11 (onze) entre US\$ 1 e US\$ 10 milhões e 52 (cinquenta e duas) delas importou até US\$ 1 milhão por ano.

De acordo com Oliveira (1999), amostra é apenas uma pequena parte do que significa a população pesquisada, o qual pode ser utilizado técnicas específicas para análise e obtenção dos resultados. Quanto ao plano de amostragem, a pesquisa enquadrou-se como amostragem não probabilística por conveniência (DIEHL; TATIM, 2004), possuindo com amostra 8 (oito) empresas que aceitaram responder o questionário aplicado no período de setembro a outubro de 2012.

No presente estudo, foi usada a técnica quantitativa para aplicação do questionário, objetivando identificar frequências, intensidades no uso das coberturas de seguros para o frete marítimo. Assim sendo, foi aplicado um questionário que é um instrumento ou programa de coleta de dados (ROESCH; BECKER; MELLO, 2009) composto por 22 (vinte e duas) questões, encaminhado via *e-mail* ao setor de importação das empresas pesquisadas. O questionário foi estruturado em dois momentos distintos, contemplando a logística de transporte na importação e o seguro de carga na importação.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir dos dados coletados com a pesquisa de campo, apresentam-se a relação da importação com a logística das empresas em estudo e também os aspectos relacionados com o seguro de carga nas compras internacionais.

3.1 Da Importação x Logística

No Quadro 2 apresentam-se os dados relacionados com a importação e a logística destacados em percentuais e também em número de empresas.

Quadro 2 – Importação x Logística.

IMPORTAÇÃO X LOGÍSTICA	
Importação x Compras	37,50% (três empresas) 10% das compras. 25,00% (duas empresas) de 11 a 20% das compras. 25,00% (duas empresas) de 31 a 40% das compras. 12,50% (uma empresa) de 41 a 50% das compras.
Modais de transporte (múltipla escolha)	47,07 % (oito empresas) transporte marítimo. 35,29% (seis empresas) transporte aéreo. 17,64% (três empresas) transporte rodoviário.
Produtos importados (múltipla escolha)	53,86 % (sete empresas) Matéria-prima. 15,38 % (duas empresas) peças. 15,38 % (duas empresas) máquinas. 07,69% (uma empresa) alimento. 07,69% (uma empresa) amostras.
Origem da importação (múltipla escolha)	21,42% (nove empresas) China. 19,04% (oito empresas) Itália. 07,14% (três empresas) EUA e Argentina.
Desembarque x Modal (múltipla escolha)	44,44% (oito empresas) Itajaí = Marítimo. 44,44% (quatro empresas) Florianópolis = Aéreo. 66,66% (duas empresas) Uruguaiana = Rodoviário
Incoterm (múltipla escolha)	38,88% (sete empresas) <i>FOB</i> . 33,35% (seis empresas) <i>Ex Works</i> . 16,66% (três empresas) <i>CFR</i> . 11,11% (duas empresas) <i>CIF</i> .
Modal x Custo (múltipla escolha)	45,46% (cinco empresas) Aéreo. 27,27% (três empresas) Rodoviário. 18,18% (duas empresas) Marítimo. 09,09% (uma empresa) Ferroviário.
Seguro de carga	75,00% (seis empresas) em todos os embarques. 25,00% (duas empresas) de acordo com o <i>Incoterm</i> negociado.
Seguradora x corretor	87,50% (sete empresas) utilizam o mesmo. 12,50% (uma empresa) Não utilizam o mesmo.

Fonte: Dados obtidos na pesquisa (2012).

Com relação à logística de transporte na importação das empresas importadoras de Criciúma/SC, observa-se que das oito empresas pesquisadas, três importam até 10% das suas compras, duas de 11 a 20% e 31 a 40% respectivamente. O modal mais utilizado nessas transações é o marítimo, sendo que dos produtos originários do exterior destacam-se os insumos, matéria-prima, peças e máquinas, e na sua maioria oriundas da China.

Com a pesquisa houve a oportunidade de se conhecer o local de desembarque das mercadorias de acordo com cada modal. Para o modal marítimo utiliza-se com maior frequência o porto de Itajaí-SC; para o modal rodoviário utiliza-se o Porto Seco de Uruguaiana-RS; e para o modal aéreo o aeroporto de Florianópolis-SC, sendo este considerado como o modal com maior custo.

Mais da metade das empresas pesquisadas contratam o seguro de carga em todas as suas transações de importação. E dentre os *Incoterms* os que apresentam maior frequência na contratação são o *FOB* e o *Ex Works*, das 8 empresas apenas uma não utiliza o mesmo corretor e/ou seguradora.

3.2 Da vigência e operações

Quadro 3 – Vigência e Operações.

VIGÊNCIA E OPERAÇÕES	
Vigência	100% (oito empresas) vigência identificada
Operações/cobertura (múltipla escolha)	20,00% (seis empresas) Mercadorias em trânsito no território aduaneiro; 20,00% (seis empresas) Embarques da mercadoria de acordo com o <i>Incoterm</i> . 13,33% (quatro empresas) Mercadorias armazenadas em armazéns portuários; 13,33% (quatro empresas) Mercadorias armazenadas em armazéns retroportuários; 13,34% (quatro empresas) Mercadorias armazenadas em portos secos. 10,00% (três empresas) Mercadorias armazenadas em recintos alfandegários; 10,00% (três empresas) Mercadorias armazenadas em armazéns de terceiros

Fonte: Dados obtidos na pesquisa (2012).

Com enfoque na vigência e operações do seguro de carga na importação, foi identificado que 100% das empresas entrevistadas possuem conhecimento sobre a vigência do seguro, bem como as operações de coberturas, cujas coberturas cobrem as mercadorias em trânsito no território aduaneiro; embarques da mercadoria de acordo com o *Incoterm*; mercadorias armazenadas em armazéns portuários/retroportuários/portos secos, conforme cada operação descrita em apólice.

3.3 Do início e fim dos riscos

Quadro 4 – Início e fim dos riscos.

INÍCIO/FIM DOS RISCOS	
Identificação início/fim	28,60% (duas empresas) <i>Door to Door</i> . 14,28% (uma empresa) Conforme o <i>Incoterm</i> ; 14,28% (uma empresa) Do porto de embarque até a entrega da mercadoria; 14,28% (uma empresa) Do porto de origem ao porto de destino; 14,28% (uma empresa) Do embarque da mercadoria no fornecedor ao porto de destino; 14,28% (uma empresa) Do porto de embarque até a entrega da mercadoria no destino final.

Fonte: Dados obtidos na pesquisa (2012).

O início e o fim dos riscos nas operações de importação possuem validade depois de especificado em apólice conforme segue-se: *door to door*; conforme o *Incoterm*; do porto de embarque até entrega da mercadoria; do porto de origem ao porto de destino; do embarque da mercadoria no fornecedor ao porto de destino e do porto de embarque até a entrega da mercadoria no destino final.

3.4 Do Seguro x Coberturas contratadas

Quadro 5 – Seguro x coberturas contratadas.

SEGURO X COBERTURAS CONTRATADAS	
Detalhes da contratação (múltipla escolha)	28,57% (oito empresas) Âmbito geográfico. 21,43% (seis empresas) Não há limite por acúmulo em local de armazenagem; 21,43% (seis empresas) Não há limite por acúmulo de container armazenado. 17,86% (cinco empresas) Limite por container. 10,71% (três empresas) Limite por viagem ou meio de transporte.
Tipos de coberturas	42,85% (três empresas) Cobertura total. 28,57% (duas empresas) Básica Ampla A. 14,29% (uma empresa) Básica Restrita; 14,29% (uma empresa) Cobertura Adicional.
Cláusulas adicionais	75,00% (seis empresas) Não oferecido. 25,00% (duas empresas) Oferecido.
Prêmio e taxas	87,50% (sete empresas) Possuem conhecimento. 12,50% (uma empresa) Não possuem conhecimento.
Medidas obrigatórias	100% (oito empresas) Não existe.
Pagamento de prêmio	Por embarque (EMPRESA 1 e 3). Fechamento mensal (EMPRESA 2 e 4).
Dos salvados	50,00% (duas empresas) Bem irá para o importador e decidirão junto a Cia. sobre o aproveitamento ou não dos salvados. 25,00% (uma empresa) informam a seguradora e aguardam orientação; e 25,00% (uma empresa) o reembolso para o importador.

Fonte: Dados obtidos na pesquisa (2012).

Foi constatado que não há limite máximo por acúmulo em local de armazenagem e de container armazenado e que o âmbito geográfico não é determinado em cada operação.

A partir dos pesquisados pode-se inferir que as coberturas mais contratadas são: Cobertura total; Básica Ampla A; Básica Restrita C e Cobertura Adicional, esta última necessita ser incluída na apólice mediante pagamento de prêmio adicional e convém como um complemento às condições gerais e as coberturas básicas contratadas, porém a grande maioria dos entrevistados informou que a cobertura adicional não é oferecida em apólice.

Os prêmios e as taxas cobradas pelas companhias seguradoras deveriam ser de conhecimento de todas as empresas importadoras, pois é o valor que elas pagam pelo serviço. No entanto, após o recebimento dos dados da pesquisa, percebeu-se que dentre a amostra, uma empresa não possuía tal conhecimento. Também pôde-se perceber com relação ao pagamento do prêmio, que o mesmo dá-se por embarque ou por fechamento mensal, o qual é feito o pagamento uma vez ao mês.

As empresas seguradoras não impõem medidas obrigatórias para o gerenciamento dos riscos em relação ao tratamento com os bens segurados. E após o sinistro com relação aos salvados, o bem irá para o importador e decidirão junto a Cia. sobre o aproveitamento ou não do salvado; ou a seguradora é contatada e aguardam orientação; ou ainda que o reembolso seja para o importador.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final do estudo, foi possível identificar quais são as coberturas mais contratadas pelas empresas importadoras de Criciúma/SC, bem como suas principais características nas transações comerciais com o mercado internacional, focado na importação.

De acordo com os pontos observados, pode-se constatar que os profissionais atuantes no setor de compras das empresas e que utilizam o comércio internacional para fazerem tais compras, poderiam ser treinados periodicamente para atualizarem seus conhecimentos do seguro de carga, tendo em vista que este é um setor que sofre atualizações constantes. A prática neste setor com despreparo por parte dos profissionais pode ocasionar grande impacto no resultado da empresa e com treinamento, problemas maiores poderiam ser evitados e custos com eventuais prejuízos poderiam ser reduzidos.

Foi observado que as coberturas total, básica ampla A, restrita C e adicionais são contratadas com frequência para importação via modal marítimo, com a utilização do mesmo corretor de seguros. Essa prática traz maior comodidade para as empresas, visto que o corretor, por já ter conhecimento dos produtos importados, passa confiança pelos serviços prestados anteriormente. Entretanto, a cotação do seguro com outras corretoras, muitas vezes, pode trazer à importadora a oportunidade de conhecer outros profissionais, outras coberturas disponíveis no mercado, redução no prêmio e conseqüentemente menores custos.

Assim, a partir das conclusões do presente estudo infere-se que a logística é um setor da empresa que necessita ser coordenada no desenvolvimento de planos estratégicos para que assim consiga atingir maior lucratividade. As organizações deveriam dispor de profissionais para administrar os custos logísticos de transporte, deste modo ela poderia reduzir os custos, obtendo melhores preços em seus produtos e/ou serviços, atingindo maiores vantagens competitivas no mercado.

REFERÊNCIAS

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1995.

DIEHL, Astor Antônio; TATIM, Denise Carvalho. **Pesquisa em ciências sociais aplicadas**: métodos e técnicas. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2004.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Santa Catarina em Dados**. Florianópolis, v.21, p.23, 2011.

FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGURO. **Seguros de transportes e de responsabilidade civil do transportador**. 9 ed. Rio de Janeiro, 2012.

GUEDES, Enildo Marinho. **Curso de metodologia científica**. Curitiba. PR: HD Livros, 1997.

KEEDI, Samir. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga**: Prática e Exercícios. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MINERVINI, Nicola. **O exportador**. 3 ed. São Paulo: Makron Books, 2001.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Balança Comercial**. Disponível em:

<http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1365787109.pdf>. Acesso em: 18 ago. 2012.

_____. **Balança Comercial Brasileira por Município**. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/sistema/balanca/>>. Acesso em: 31 mar. 2013.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica**: projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. São Paulo: Pioneira, 1999.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo; BECKER, Grace Vieira; MELLO, Maria Ivone de. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração**: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS. **História do Seguro**. Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/menu/a-susep/historia-do-seguro>>. Acesso em: 14 ago. 2012.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2009.