



Pellon
& Associados

A D V O C A C I A

Ano 21, n.136, julho 2022

INFORME JURÍDICO

CAPA

O SEGURO E A BR DO MAR
A REGULAMENTAÇÃO
NÃO RESOLVERÁ A
ANTINOMIA ENTRE DUAS
POLÍTICAS PÚBLICAS

> **Darcio Mota**

RATING DE SEGUROS

Em junho, otimismo
do setor foi mantido

GIRO DE NOTÍCIAS

Ano 21, n.136 julho 2022

INFORME JURÍDICO

Publicação do Escritório
Pellon & Associados Advocacia

Luís Felipe Pellon
Sergio Ruy Barroso de Mello

PROJETO GRÁFICO
MGC COMUNICAÇÃO

Distribuição Online

As opiniões expressas nos artigos assinados, bem como o serviço de Clipping (elaborado originalmente por outros veículos) são de responsabilidade de seus autores e não refletem necessariamente a opinião do Escritório Pellon & Associados Advocacia. A reprodução de qualquer matéria depende de prévia autorização. Imagens retiradas da internet, de domínio público.

Rio de Janeiro

Rua Desembargador Viriato, 16
20030-090 Rio de Janeiro RJ Brasil
+55 21 3824-7800



+55 11 3371-7600

www.pellon.com.br
corporativo@pellon.com.br

SUMÁRIO

03

CAPA

O SEGURO E A BR DO MAR
A REGULAMENTAÇÃO NÃO
RESOLVERÁ A ANTINOMIA ENTRE
DUAS POLÍTICAS PÚBLICAS

DARCIO MOTA

10

RATING DE SEGUROS

EM JUNHO, OTIMISMO DO
SETOR FOI MANTIDO

11

GIRO DE NOTÍCIAS

MERCADO DE SEGUROS DEVERÁ RESPEITAR
NOVOS REQUISITOS DE SUSTENTABILIDADE

ANS DEFENDE O ROL TAXATIVO EM
DOCUMENTO AO STF

SEGURADORAS QUE INVESTEM EM
TECNOLOGIA REGISTRAM CRESCIMENTO
DE 40% EM MÉDIA

CIBERSEGUROS CONTRA RANSOMWARE

**Darcio Mota**

Sócio de Pellon & Associados Advocacia

O SEGURO E A BR DO MAR A REGULAMENTAÇÃO NÃO RESOLVERÁ A ANTINOMIA ENTRE DUAS POLÍTICAS PÚBLICAS

É dito popular que a *experiência* – para não dizer a idade – simplifica o ser humano. Essa máxima, contudo, não se aplica à imagem típico-ideal de uma *espécie*: o profissional do Direito. Isso porque a ciência jurídica está sempre em estado fluido, em ebulição e contínua transformação, a exigir, na análise de uma norma recém-concebida, mesmo dos mais experientes, a cautela de estender o olhar para o meio ambiente jurídico no qual ela está inserida e não apenas fechar o foco para o canteiro em que a nova lei foi plantada.

Por isso, na qualidade de colaborador ativo – e, quando necessário, crítico – para o entendimento de uma nova lei, o operador do Direito não pode deixar o olhar ser ofuscado pelo brilho que muito excita, mas nada revela. Afinal, como ensina Norberto Bobbio¹, “a tarefa do jurista não é dar vida às regras novas, mas sim indicar quais são as regras existentes e interpretá-las”.

E qual a novidade que veio dar à praia² a instigar a pesquisa do Direito?

Especificamente o *art. 9º, IV, e § 4º da Lei nº 14.301/2022*, que trata do seguro e resseguro de casco, máquinas e responsabilidade civil da embarcação afretada para a execução do transporte por cabotagem.

A *BR do Mar*, como é chamada a referida lei, teve origem no PL 4.199/2020 e tramitou sob regime de urgência. Reflete uma política pública setorial de estímulo ao transporte por cabotagem e tem como objetivos ampliar a oferta desse modal, melhorar a qualidade dos serviços, incentivar a concorrência e a formação de marítimos, bem como incrementar a construção naval.

Navegação de cabotagem é o transporte de coisas realizado entre portos ou pontos do território nacional utilizando a via marítima costeira, lacustre e hidroviária³.

¹BOBBIO, Norberto. *Da estrutura à função*: novos estudos de teoria do direito. São Paulo: Manole, 2007.

²Letra da música “A novidade”, de Gilberto Gil.

Lei nº 9.432/1997, em específico no art. 2º, IX.

O padrão de contêiner intermodal de 20 pés, com capacidade de aproximadamente 39 m³, corresponde a 1 TEU, enquanto o contêiner de 40 pés equivale a 2 TEUs.

³ Lei nº 9.432/1997, em específico no art. 2º, IX.

O Brasil tem um enorme potencial para a exploração do meio aquaviário. São mais de 16 mil quilômetros de vias navegáveis, incluindo a região amazônica, cuja capacidade de transporte pode alcançar cerca de 18 milhões de TEUs (*twenty foot equivalent unit*)⁴.

O transporte aquaviário é cinco vezes mais barato do que o rodoviário, e, sob o ponto de vista de consumo de energia, a autonomia da embarcação é quase seis vezes maior do que o caminhão para percorrer a mesma distância⁵.

Para se ter uma ideia do ganho de escala e eficiência operacional, uma só embarcação pode transportar mais de 4 mil contêineres, o que exigiria o mesmo número de caminhões para cumprir a mesma missão por terra.

Incontestável que o País carecia de uma política pública eficaz para o incentivo da navegação costeira e interior com o objetivo de reduzir o custo logístico. A última norma com esse propósito específico foi a Lei nº 9.432, de 08.01.1997, que criou o registro especial brasileiro (REB); contudo, não trouxe os resultados almejados⁶.

Basicamente, a Lei nº 9.432 admitia a navegação de cabotagem por embarcação estrangeira na modalidade a casco nu, sem suspensão de bandeira, por espaço, por tempo ou por viagem, somente quando

comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados (Resolução Normativa nº 1-Antaq, art. 5º).

Depois dessa Norma, seguiram-se outras medidas que buscaram a revitalização do setor marítimo, especialmente direcionadas ao pré-sal (petróleo e gás) e à melhoria da infraestrutura portuária. É indiscutível que a indústria de óleo e gás tem gerado contratos de afretamento de embarcações de apoio marítimo, mas não de transporte de mercadorias⁷.

Bem-vinda, então, a BR do Mar, aprovada pelo Legislativo em dezembro do ano passado.

Durante sua tramitação, inúmeras foram as críticas ao projeto de lei. Dentre elas, cabe destacar as seguintes: (a) a norma impede a concorrência em igualdade de condições, visto que uma operação de navio com bandeira brasileira pode custar até 70% mais caro do que a realizada por uma embarcação estrangeira na modalidade de afretamento por viagem ou a tempo (por exemplo, durante a colheita de uma safra); (b) os navios estrangeiros afretados por tempo têm o mesmo direito que uma embarcação brasileira na oposição de bloqueios às consultas sobre a existência e disponibilidade de navio brasileiro; (c) a exigência de lastro garantia que as empresas operassem

⁴ O padrão de contêiner intermodal de 20 pés, com capacidade de aproximadamente 39 m³, corresponde a 1 TEU, enquanto o contêiner de 40 pés equivale a 2 TEUs.

⁵ De acordo com o levantamento do Ilos, uma infraestrutura mais adequada de transporte, que permita uma proporção de modais similar ao dos Estados Unidos (onde o custo logístico é de 7,8% do PIB), viabilizaria uma redução de R\$ 80 bilhões no custo com transporte. No Brasil, 65% da produção é deslocada em caminhões; 20% por trens; 12% pelo transporte aquaviário; 3% pelo dutoviário; e 0,1% pelo aéreo. Nos EUA, o rodoviário responde por 43%; o ferroviário, por 32%; o aquaviário, por 8%; o dutoviário, por 17%; e o aéreo, por 0,2%. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/analise-de-mercado/relatorios-de-pesquisa/>.

⁶ Foi aberta a navegação de cabotagem, interior e apoio portuário para embarcações estrangeiras afretadas por empresas brasileiras de navegação. Ficou permitido o afretamento a casco nu e as empresas podem afretar as embarcações no mercado internacional até a construção de novos navios. Disponível em: <https://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/2459/2983>.

⁷ Afretamento é o contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direitos sobre o emprego da embarcação, podendo transferir ou não a sua posse.

parcialmente com frota nacional; (d) os entrantes terão a vantagem de alugar navios a casco nu (sem bandeira e livre de lastro), enquanto as empresas brasileiras de navegação (EBNs) têm que fazer altos investimentos de capital para construir embarcações nacionais; e (e) cria um tratamento desigual em relação à tributação, já que possibilita a importação de embarcações afretadas sem impostos previstos em lei, como II, IPI, PIS-Pasep/Importação, Cofins-Importação e Cide-Combustíveis.

A lei foi promulgada pela Presidência da República com veto parcial em 14 itens. A maioria dos vetos foi mantida e, dentre os rejeitados, figuram os dispositivos que tratam da prorrogação do Reporto (regime tributário especial que desonera investimentos em terminais portuários e ferrovias até o fim de 2023) e a alteração das alíquotas do adicional ao frete para a renovação da marinha mercante – AFRMM (taxa paga por cada frete feito no Brasil para bancar um fundo para compra e manutenção de navios).

Finalmente, o texto definitivo da BR do Mar foi publicado em 25 de março passado.

Nesse sentido, após cumprir os requisitos do art. 3º da nova lei, a empresa brasileira de navegação (pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário) estará habilitada a afretar por tempo embarcações estrangeiras⁸, desde que elas estejam em sua propriedade ou em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu, livre de lastro⁹.

Em resumo, a função socioeconômica da Lei nº 14.301/2022 é incentivar o transporte aquaviário por meio da cabotagem e viabilizar a integração dos modais de transporte para diminuir a dependência da matriz rodoviária.

Num primeiro olhar, constata-se que o conjunto normativo traz, predominantemente, conceitos de várias fontes do Direito, como marítimo, portuário, tributário, aduaneiro e, no que interessa a este ensaio, securitário.

Na Seção II, que trata dos “Direitos e deveres aplicáveis a embarcações afretadas”, o art. 9º, IV, da nova lei estabelece a obrigatoriedade de as embarcações afretadas contratarem seguro:

Art. 9º As embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei ficam obrigadas a:

[...]

IV – ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio da qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro.

Trata-se, portanto, de um seguro obrigatório.

Sob a justificativa de que “[...] o mercado nacional de seguro – no segmento de navegação – é limitado e não atende de forma global às necessidades da cabotagem”, o § 4º do inciso IV do citado art. 9º da BR do Mar assegura a livre contratação de seguro e de resseguro no mercado internacional sem qualquer condição prévia:

⁸ “Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos: I – estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem (Lei nº 14.301/2022)”. Definição de empresa brasileira de navegação segundo a nova redação do art. 2º da Lei nº 9.432/1997: “V – empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas; [...]”.

⁹ Antes, a Lei nº 9.432/1997 impõe um lastro para afretar a casco nu 50% da tonelagem de embarcações próprias, o que garante que as empresas operem parcialmente com frota nacional.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre as coberturas exigidas e as condições de contratação do seguro e do resseguro previstos no inciso IV do *caput* deste artigo, de modo a assegurar sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

Para promover a isonomia, foi acolhida a emenda modificativa do Deputado Federal Mauro Lopes, que alterou o § 2º do art. 11 da Lei nº 9.432/1997. Referido dispositivo estava redigido da seguinte forma:

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, *desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.* (grifos nossos)

Com alteração, o texto está assim disposto:

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações próprias ou afretadas.

Logo, com a edição da nova lei e a alteração introduzida na Lei nº 9.432/1997, tanto as embarcações próprias ou afretadas pelas empresas brasileiras de navegação (REB) quanto aquelas sob o regime da BR do Mar não mais dependem de qualquer condição para obter o seguro marítimo de casco e máquinas e de responsabilidade civil no exterior.

Os recentes debates sobre esse tópico da nova lei concentram-se em desvendar se

esses dispositivos legais têm eficácia plena e aplicabilidade imediata ou se necessitam de regulamentação.

Via de regra, a lei tem efeito imediato e geral e não depende de regulamentação, salvo quando esta for absolutamente indispensável pela própria natureza da lei ou por exigência formal e expressão de qualquer das suas disposições.

O § 4º expressa que “regulamento *poderá* dispor sobre as coberturas exigidas e as condições de contratação do seguro [...] de modo a assegurar sua livre contratação no mercado internacional [...]” (grifos nossos). A palavra *poderá* manifesta a ideia de *possibilidade* ou *faculdade* e não revela a exigência expressa de que o direito de contratar seguro no exterior dependa da elaboração de outras normas legislativas que lhe revista de meios de ação. Definitivamente, é possível concluir que a BR do Mar não prevê a obrigatoriedade e não condiciona a exequibilidade do direito ao advento de regulamentação, pelo menos neste tema.

Além disso, não se vislumbra a necessidade de complemento a respeito das coberturas e condições dos mencionados seguros.

Grosso modo, o seguro de casco e máquinas (Hull & Machinery – H&M) de embarcações é uma forma elementar de seguro marítimo *all risks*, e as coberturas são tradicionais e praticamente as mesmas no mundo todo.

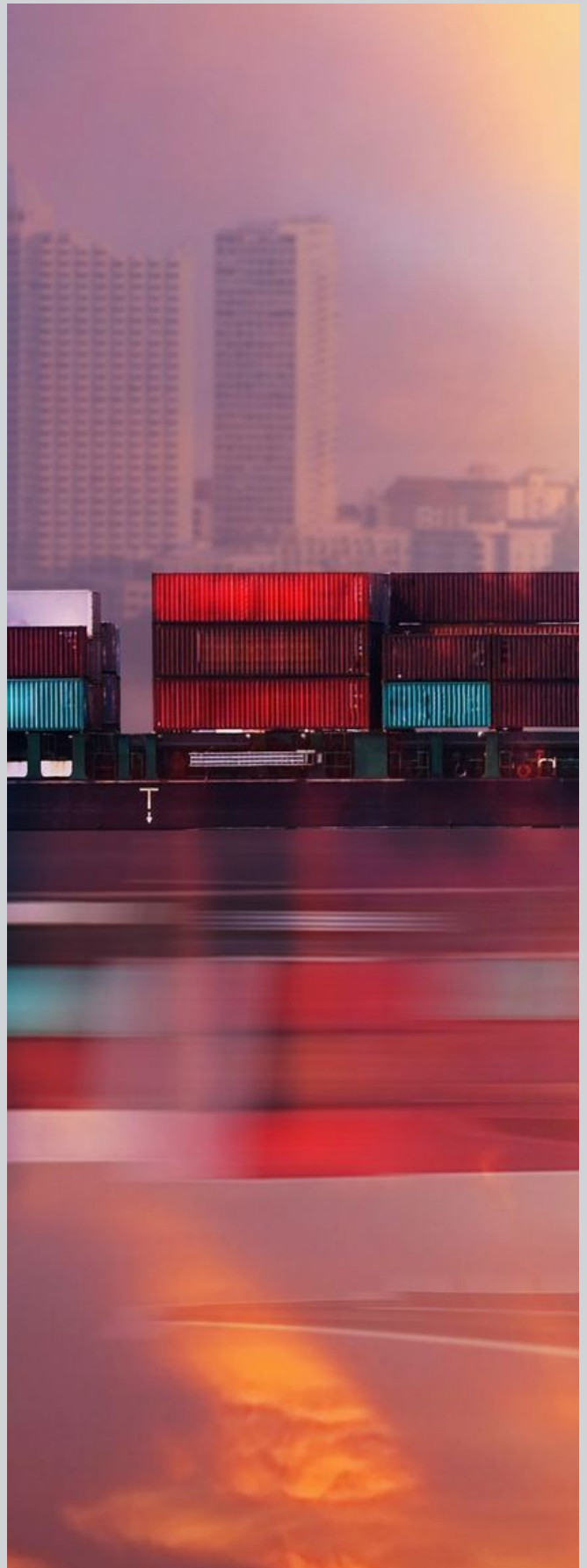
No que tange à responsabilidade civil das embarcações, o “seguro” P&I vem cumprindo seu relevante papel de oferecer coberturas das responsabilidades decorrentes de reclamações da tripulação, danos ao meio ambiente, à carga, colisões etc.

Quanto ao resseguro, operam no mercado nacional três tipos diferentes de companhias, com autorizações e obrigações específicas: resseguradoras locais, com ampla capacidade para aceitarem resseguros gerados pelas seguradoras brasileiras; resseguradoras admitidas, que são companhias estrangeiras que se submetem a determinadas obrigações para terem escritórios e aceitarem riscos no Brasil com limites de retenção fixados em lei; e resseguradoras eventuais, que não estão instaladas no País e atuam esporadicamente na aceitação de riscos gerados no Brasil, com limites menores de retenção.

Por meio de uma interpretação lógica, é possível sustentar que o direito à livre contratação de seguro e resseguro no mercado internacional seria autoaplicável, porque não há a expressa indicação de obrigatoriedade de regulamentação ou a nomeação de autoridade específica para esse fim, tampouco processos especiais para viabilizar a sua execução.

À primeira vista, é válido, então, presumir que os destinatários da norma poderão, desde logo, invocar utilmente os seus preceitos e auferir todas as possíveis vantagens deles decorrentes no que tange à contratação de seguro no exterior? Em verdade, a resposta não é tão simples assim!

Com efeito, na tarefa de entender, com segurança, se o § 4º do inciso IV do art. 9º da Lei nº 14.301/2022 e a alteração introduzida na Lei nº 9.432/97 são autoaplicáveis, descortinou-se um dilema mais desafiador: a antinomia entre os referidos dispositivos e o art. 19 da Lei Complementar nº 126, de 15.01.2007, que dispõe sobre a política de resseguro, retrocessão e sua intermediação, as operações de cosseguro, as contratações de seguro no exterior e as operações em moeda estrangeira do setor securitário.



Originariamente, a contratação de seguros no exterior estava regrada pelo Decreto-Lei nº 73/1966:

Art. 81. A colocação de seguro e resseguro no estrangeiro será feita exclusivamente por intermédio do IRB.

Parágrafo único. As reservas de garantia correspondentes aos seguros e resseguros efetuados no exterior ficarão integralmente retidas no País.

A Lei Complementar nº 126, sancionada em 15 de janeiro de 2007, que trouxe importantes mudanças do setor de seguros e resseguros no Brasil – a começar pelo fim do monopólio do resseguro –, revogou o art. 81 do Decreto-Lei nº 73/1966 e passou a regular a contratação do seguro no País e no exterior:

Art. 19. Serão exclusivamente celebrados no País, ressalvado o disposto no art. 20 desta Lei Complementar:

I – os seguros obrigatórios; e

II – os seguros não obrigatórios contratados por pessoas naturais residentes no País ou por pessoas jurídicas domiciliadas no território nacional, independentemente da forma jurídica, para garantia de riscos no País.

Art. 20. A contratação de seguros no exterior por pessoas naturais residentes no País ou por pessoas jurídicas domiciliadas no território nacional é restrita às seguintes situações:

I – cobertura de riscos para os quais não exista oferta de seguro no País, desde que sua contratação não represente infração à legislação vigente;

II – cobertura de riscos no exterior em que o segurado seja pessoa natural residente no País, para o qual a vigência do seguro contratado se restrinja, exclusivamente, ao período

em que o segurado se encontrar no exterior;

III – seguros que sejam objeto de acordos internacionais referendados pelo Congresso Nacional; e

IV – seguros que, pela legislação em vigor, na data de publicação desta Lei Complementar, tiverem sido contratados no exterior.

Parágrafo único. Pessoas jurídicas poderão contratar seguro no exterior para cobertura de riscos no exterior, informando essa contratação ao órgão fiscalizador de seguros brasileiro no prazo e nas condições determinadas pelo órgão regulador de seguros brasileiro.

Portanto, o art. 19, I e II, da Lei Complementar nº 126/2007 dispõe que os seguros obrigatórios ou facultativos que garantem riscos no País ou celebrados por pessoas físicas ou jurídicas domiciliadas no território nacional devem ser exclusivamente realizados no Brasil.

O dispositivo da lei complementar veste como uma confortável luva a hipótese prevista na BR do Mar: (1) trata-se de um seguro obrigatório (2) celebrado por uma pessoa jurídica constituída de acordo com as leis brasileiras e (3) com sede no País, (4) cujos riscos garantidos se encontram no Brasil.

Há evidente antinomia entre o § 4º do inciso IV do citado art. 9º da BR do Mar (inclusive do § 2º do art. 11 da Lei nº 9.432/1997) com o art. 19, I e II, da Lei Complementar nº 126/2007.

É certo que a Constituição Federal determina a competência exclusiva da União para legislar sobre direito marítimo (art. 22, I), regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (art. 22, X), tributário (art. 24, I) e seguros (art. 22, VII).

Correto, também, afirmar que, embora a lei complementar seja espécie normativa diferenciada que apresenta matéria distinta e processo legislativo próprio e qualificado, guarda identidade com a lei ordinária em relação à iniciativa para sua edição (art. 61 da CF).

Em suma, a despeito da diferença de forma, ambos os instrumentos legislativos são aptos para dispor sobre o direito marítimo e securitário.

Como se resolve essa contradição real entre os instrumentos?

Conquanto não haja vínculo hierárquico-normativo entre a lei complementar e a lei ordinária, já que ambas retiram da própria Carta Magna seus fundamentos, é princípio geral de Direito que um ato normativo somente pode ser desfeito se obedecer à mesma forma.

Sob esse aspecto, configura-se, desde logo, uma inconstitucionalidade formal dos dispositivos erigidos pela BR do Mar, o que gera a possibilidade, em controle difuso e concentrado, de afastamento da sua aplicação para a incidência da vedação à contratação de seguro e resseguro no exterior contida na lei complementar.

Outra forma de resolução é a utilização do critério da especialidade como método hermenêutico para solver o presente conflito baseado na prevalência da lei especial em detrimento da lei geral. Uma vez mais, o resultado será o distanciamento da incidência dos dispositivos da BR do Mar, preponderando a regra contida na lei de seguro.

Nesse embate de normas representativas de duas políticas públicas setoriais, uma coisa é certa: a regulamentação será pouco menos do que inútil para solucionar esse impasse relacionado ao seguro.

Definitivamente, a simplicidade não é uma das qualidades da ciência jurídica!



Em junho, otimismo do setor foi mantido

Em junho, otimismo do setor foi mantido, com o indicador de confiança se situando em torno de 115 pontos.

Um ponto positivo é a perspectiva de aumento de faturamento, o fator mais bem avaliado. Nesse momento, quase 80% das seguradoras pesquisadas acreditam que a sua receita estará melhor daqui a seis meses, com relação ao seu nível atual.



Veja só:

ratingdeseguros2.hospedagemdesites.ws/wp/wp-content/uploads/2022/06/ICSSjun2022.pdf

Estudo realizado por: Rating de Seguros Consultoria

Contribuição:



Francisco Galiza

www.ratingdeseguros.com.br



MERCADO DE SEGUROS DEVERÁ RESPEITAR NOVOS REQUISITOS DE SUSTENTABILIDADE

Em agosto, entrará em vigor uma norma da Susep que exige a criação de políticas ESG e publicação de relatório anual de sustentabilidade, entre outras ações ambientais

Fonte: FF Seguros

O mercado de seguros precisará investir mais em sustentabilidade para respeitar novos requisitos de regulamentação do setor que foram criados pela Superintendência de Seguros Privados (Susep). A novidade consta na Circular 666/22, publicada no dia 29 de junho.

O principal objetivo da norma é avaliar o comprometimento das empresas com as causas

ambientais e fomentar a mitigação dos riscos climáticos. A Susep quer estimular ações que nomeia como “ASG” (Ambiental, Social, Governança), sigla equivalente ao termo inglês “ESG” (Environmental, Social and Governance). Entre as medidas, a Susep exigirá que cada empresa crie uma política de sustentabilidade, que deverá ser reavaliada a cada três anos, e publique relatórios anuais de sustentabilidade.

A Circular, que entrará em vigor no dia 1º de agosto, vai impactar na atuação de seguradoras, entidades abertas de previdência complementar, sociedades de capitalização e resseguradores locais. No entanto, a mudança foi

recebida com tranquilidade na FF Seguros pois a seguradora já está investindo em sustentabilidade, com iniciativas alinhadas às estratégias de transformação digital da companhia. A unidade de agronegócios da seguradora se destaca como um case de sucesso na gestão de riscos climáticos, adotando ferramentas que possibilitam monitorar a previsão climática, o andamento das safras e performance das áreas seguradas. “A sustentabilidade está na nossa frente de ação nos últimos anos. Vamos integrar tecnologias e acelerar a transformação digital para nortear as nossas estratégias e potencializar o propósito ambiental”, diz o gerente comercial de agronegócio da FF Seguros, Diego Caputo.



De acordo com o superintendente de agronegócio, Guilherme Frezzarin, a FF Seguros tem uma equipe dedicada ao tratamento e análise de dados. “Trazemos insumos das propriedades, histórico de cultivo, cadastro territorial dos segurados, qual é o comportamento do produtor na propriedade, entre outras informações. Com tudo isso, conseguimos avaliar a adequação ambiental, social e de governança”, explica.

Um exemplo das tecnologias utilizadas atualmente pela FF Seguros é a ferramenta Brain, fornecida pelo Serasa, que foi customizada em parceria com a seguradora para aperfeiçoar os processos de subscrição. A tecnologia entrou em operação na safra de inverno do milho safrinha 2021/22 e permitiu otimizar o mapeamento das áreas seguradas.

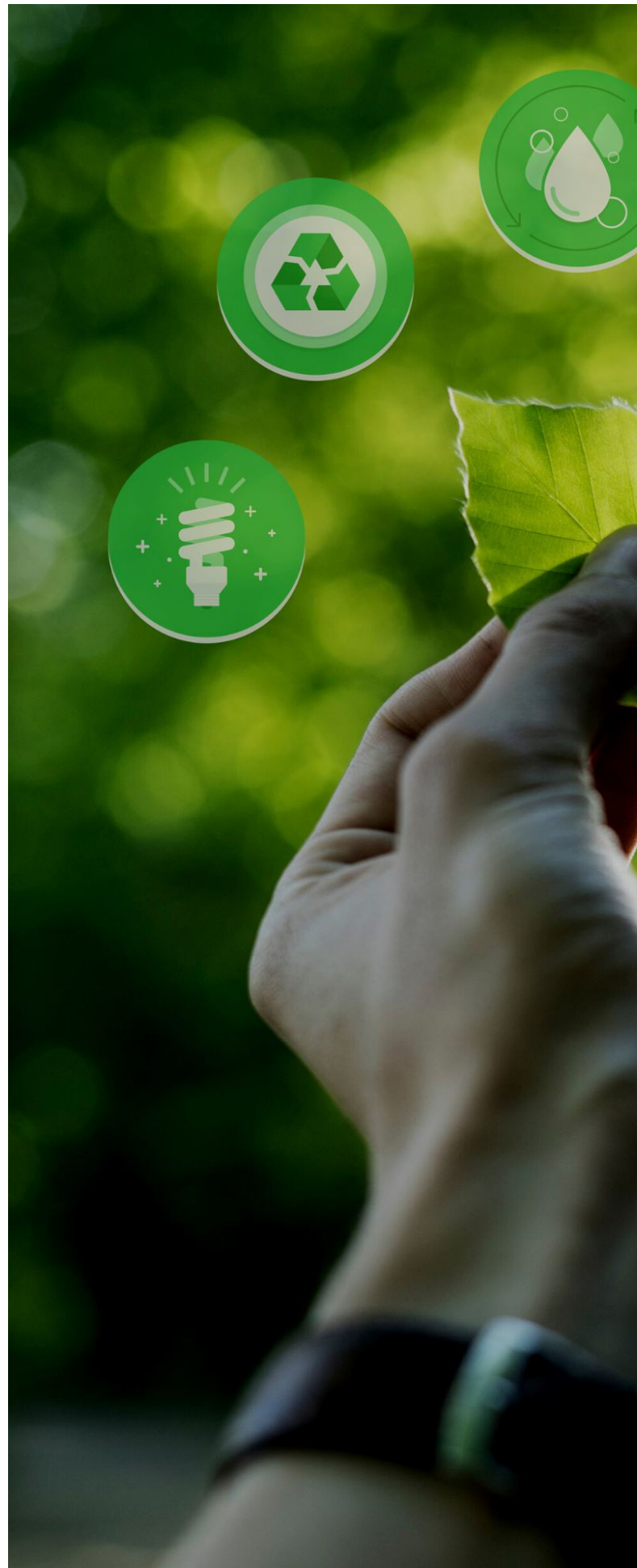
“A ferramenta veio para nos ajudar na captura das informações de geolocalização de propriedades e melhorar a gestão delas. O Brain mapeia as áreas com maior precisão e agilidade, evita erros e sobreposições de áreas, facilita a produção de croquis e minora fraudes. Conseguimos ter uma resposta para análise de riscos e tomar decisões de subscrição de maneira mais rápida”, conta Frezzarin.

Além da precisão na captura dos dados, Frezzarin destaca a celeridade no processo. “Antes, a análise de subscrição podia demorar até uma hora para mapear as áreas. Hoje em dia, a captura de geolocalização ocorre automaticamente e temos uma prévia da proposta com os dados técnicos em minutos, o que permite também fazer análises de subscrição em lote de áreas”, revela o superintendente.

A ferramenta, utilizada atualmente para o seguro agrícola, será expandida para uso em toda a unidade de agronegócio em 2023, beneficiando o seguro pecuário e outras modalidades.

Segundo Frezzarin, a partir de agora a FF Seguros vai investir ainda mais em inteligência de negócios em seguros, para automatizar cálculos de risco e melhorar os controles internos. “A transformação digital colabora para melhorar a política de compliance e nos prepara para absorver riscos de catástrofes. O agro é a unidade que está mais suscetível às intempéries, então precisamos monitorar o clima e a produção dos nossos segurados para prever problemas”, afirma ele.

Os dados coletados durante a subscrição são tratados para integrar a plataforma de monitoramento de safras da FF Seguros, desenvolvida em parceria com a empresa de tecnologia Farmers Edge. A plataforma consegue conectar imagens de satélites e dados climáticos de cada região segurada, otimizando ainda mais o atendimento ao produtor e possíveis processos de sinistro. “Temos estações meteorológicas e fazemos um dossiê de cada propriedade segurada e região. Isso ajuda muito a eliminar riscos não cobertos e ter um melhor controle da capacidade de distribuição espacial do seguro. Pretendemos criar também um dashboard de gestão para integrar os corretores e permitir que eles possam acompanhar o fluxo de monitoramento do seguro. A proposta é trazer mais transparência para a cadeia e melhorar a qualidade das operações”, diz o superintendente. *Fonte: Sonho Seguro*





ANS DEFENDE O ROL TAXATIVO EM DOCUMENTO AO STF

Agência alerta para elevação de preços, exclusão de beneficiários e dificuldades financeiras em operadoras de menor porte

Em documento enviado ao Supremo Tribunal Federal (STF), a Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS) defendeu o rol taxativo de procedimentos que devem ser pagos pelos planos de saúde. Isso significa que, como regra, as empresas que atuam no setor não devem ser obrigadas a oferecer tratamentos que não estão na lista elaborada pela agência.

Para a ANS, o fim do rol taxativo pode elevar o preço dos planos, fazer com que as operadoras excluam beneficiários, alterar o equilíbrio econômico do setor, e forçar o fim das atividades das empresas de menor porte.

Em junho, ao analisar o tema, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que os planos só paguem os procedimentos descritos na lista. Em razão disso, partidos e políticos descontentes com a decisão apresentaram algumas ações no STF e projetos no Congresso Nacional para tentar instituir o rol exemplificativo.

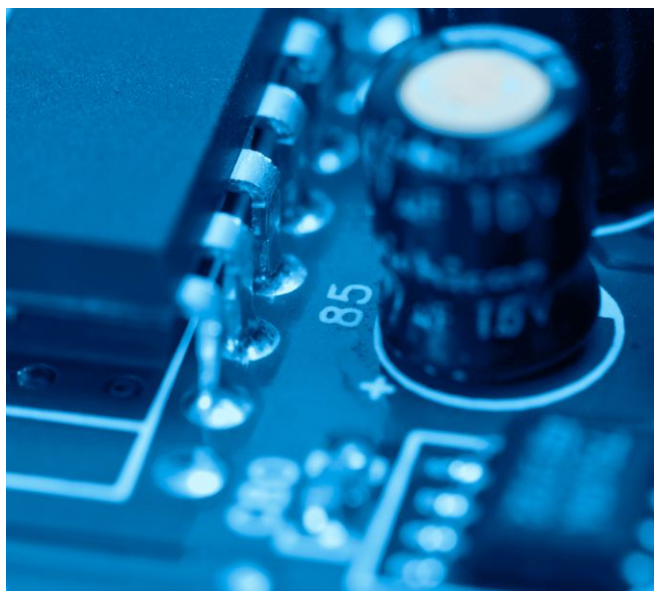
Se isso vingar, os planos de saúde serão obrigados a cobrir também outros tratamentos e serviços médicos fora da lista obrigatória da ANS, caso haja indicação médica. Foi em uma das ações no STF, proposta pelo partido Rede

Sustentabilidade e pelo Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC), que a ANS se manifestou. 'A alteração das condições contratuais terá como consequência a elevação dos preços dos planos de saúde, o que, por sua vez, repercute na possível exclusão de um grupo de beneficiários do sistema de saúde suplementar', argumentou a ANS ao STF.

Ainda de acordo com a agência, 'a cobertura irrestrita de procedimento e/ou medicamento prescrito ao beneficiário traria impacto importante ao cálculo atuarial para fixação dos valores do fundo mutual que custeia tais coberturas, com consequente aumento do valor pago pelos consumidores pelos seus planos de saúde'.

A ANS apontou que os riscos são maiores para as operadoras menores e para aquelas que têm muitos planos individuais na sua carteira: 'A situação é particularmente grave em relação aos planos individuais, que representam hoje 8 milhões de beneficiários. Esses contratos não são passíveis de rescisão unilateral por parte das operadoras. Se houver um aumento imediato no custo assistencial da carteira individual, as operadoras que tenham uma concentração de planos individuais em suas carteiras estarão particularmente expostas a prejuízos e, dependendo do porte e fôlego da operadora, ao risco de insolvência.' *Fonte: sindsegs*

SEGURADORAS QUE INVESTEM EM TECNOLOGIA REGISTRAM CRESCIMENTO DE 40% EM MÉDIA



Empresas de seguros que investem em tecnologia para digitalizar processos e gerar inovação crescem mais rapidamente do que seus pares que ainda utilizam sistemas legados. Um levantamento realizado pela i4pro, junto à sua carteira de clientes que conta com aproximadamente 40 seguradoras brasileiras, mostrou que essas companhias registraram crescimento médio na ordem de 40% no primeiro trimestre do ano. No mesmo período, de acordo com dados da Síntese Mensal da Susep (Superintendência de Seguros Privados), o mercado supervisionado de seguros cresceu 15,4%, arrecadando um total de R\$ 82,14 bilhões.

A digitalização do setor segue em ritmo acelerado, impulsionada pelo regulador e pelas próprias companhias na busca pela redução de despesas administrativas e melhoria das

margens. Nesse cenário, empresas de tecnologia veem um nicho para prosperar. A i4pro, por exemplo, teve uma receita de R\$ 69 milhões em 2021, com mais de 30 milhões de itens segurados na plataforma e R\$ 9 bi de prêmio emitido. A empresa cresceu 140% no acumulado dos últimos cinco anos, com uma média de mais de 20% de crescimento ao ano.

Só no ramo de Petróleo, a plataforma da i4pro transacionou R\$ 1,1 bilhão em prêmios de seguros em 2021, o que corresponde a um crescimento de 29,2% em relação a 2020. No relatório da Susep, o mesmo ramo apresentou um crescimento de 24,6% na comparação com o ano anterior. No setor rural, a plataforma transacionou R\$ 1,7 bilhão em prêmios, 46,3% mais que em 2020, enquanto o crescimento geral do segmento foi de 39,3%. Em prêmios de seguro de Vida em Grupo (Pessoas Coletivo), a companhia transacionou um valor 12,3% maior do registrado em 2020, contra 9,4% de crescimento geral no setor.

“As empresas do setor perceberam que soluções de tecnologia dão tração aos negócios e que empresas especializadas reduzem o time to market na implementação e migração de sistemas”, comenta Rafael Araújo, CEO da i4pro. “Atuamos como facilitadores e parceiros de nossos clientes. Aliamos tecnologia ao conhecimento do negócio, inovação e aos melhores talentos. Temos a expertise em seguros e criamos soluções ágeis, simplificadas e que atuam de ponta a ponta para todos os produtos e serviços do mercado segurador”. *Fonte: Revista Apólice*

CIBER SEGUROS CONTRA RANSOMWARE



A frequência de ataques de ransomware, uma forma de extorsão cibernética, está aumentando, juntamente com o tamanho e a natureza das demandas de resgate. Os cibercriminosos estão adotando abordagens mais sofisticadas para atingir governos, empresas e indivíduos, com efeitos sérios e caros. O crescimento do modelo de negócios de ransomware como serviço (RaaS) também permitiu que os bandidos, mesmo com habilidades técnicas limitadas, lançassem ataques altamente disruptivos.

O seguro cibernético fornece proteção financeira vital e suporte operacional no caso de um ataque, mas o ransomware contribuiu para a recente deterioração no desempenho de subscrição das seguradoras de riscos cibernéticos. O ransomware foi responsável por 75% de todas as reivindicações de seguro cibernético em 2020 (AM Best) e provavelmente também foi a categoria de evento de perda mais cara em 2021 (WTW). O relatório da Geneva Association analisa as questões políticas complexas em torno do ransomware e possíveis soluções para combater essa epidemia no crime cibernético, incluindo a contribuição do seguro para aumentar a resiliência cibernética das empresas.

As principais mensagens do relatório incluem o seguinte:

O seguro para riscos cibernéticos faz mais do que fornecer cobertura para resgates: ele também pode cobrir perdas próprias e de terceiros incorridas por vítimas de ransomware (por exemplo, interrupção de negócios, recuperação de dados e sistemas, perícia

forense e assistência jurídica), além de providenciar suporte especializado em gerenciamento de crise. O seguro também ajuda as organizações a identificar e lidar com vulnerabilidades de segurança cibernética e adotar uma melhor prevenção de riscos em um cenário em rápida mudança.

A proibição de pagamentos de resgate seria um instrumento de política contundente e potencialmente ineficaz: uma proibição total do pagamento de resgates ou de seu reembolso por resseguradoras poderia sair pela culatra ao conduzir as transações para o subsolo e incentivar os invasores de ransomware a se envolverem em novas formas mais maliciosas de extorsão.

Governos e reguladores devem fazer mais para combater ataques de ransomware: as políticas públicas devem ter como objetivo impedir ataques de ransomware, interromper os modelos de negócios dos cibercriminosos e o uso ilícito de criptomoedas e preparar melhor as organizações para invasões.

O diretor administrativo da Geneva Association, Jad Ariss, disse: “Com o ransomware, vemos um exemplo do importante papel de ‘prevenção e mitigação’ que as seguradoras desempenham como gerentes de risco. Elas controlam uma alavanca crítica com sua capacidade de incentivar os clientes a manter fortes controles de segurança cibernética e padrões, ajudando a reduzir a vulnerabilidade das empresas para atacar e aumentar sua

resiliência cibernética. Governos e reguladores também têm suas alavancas e, como destaca nosso relatório, eles precisam conter o uso ilegal de criptomoedas e fazer mais para garantir a troca de informações sobre incidentes, bem como melhorar a cooperação internacional entre a aplicação da lei”.

O diretor de responsabilidade cibernética e em evolução da Geneva Association e autor do relatório, Darren Pain, disse: “O cenário do ransomware agora é altamente evoluído e sofisticado, especialmente com o desenvolvimento do ransomware como serviço (RaaS). Esses ataques de ransomware estão gerando aumentos significativos nas reivindicações de seguros e, conseqüentemente, nos prêmios. Proibir pagamentos de resgate seria uma solução viável?

De acordo com o estudo, as seguradoras não pensam assim. Proibir pagamentos de resgate ou seu reembolso pelas seguradoras provavelmente levaria as transações para o subsolo, perdendo a capacidade das autoridades de registrar e analisar incidentes e processar criminosos. Além disso, a última coisa que devemos fazer é tomar medidas que possam desencorajar as empresas menores de fazer um seguro cibernético, cujos benefícios vão muito além do reembolso de resgates.”

Fonte: sindsegs

Pellon & Associados

A D V O C A C I A

RIO DE JANEIRO

Edifício Altavista
Rua Desembargador Viriato, 16
20030-090 Rio de Janeiro RJ Brasil
+55 21 3824-7800

VITÓRIA

Edifício Palácio do Café,
Av. Nossa Senhora dos Navegantes, 675
salas 1.110/17 29050-912 Vitória ES Brasil
+55 27 3357-3500

SÃO PAULO

Edifício Olivetti,
Av. Paulista, 453, 8º e 9º andares
01311-907 São Paulo SP Brasil
+55 11 3371-7600

BRASÍLIA

Edifício Platinum Office,
SIG, Quadra 1, Lotes 375/395
Salas 109, 111, 113 e 115 – 70610
410 Brasília DF Brasil



+55 11 3371-7600

www.pellon.com.br

corporativo@pellon.com.br