

Por Aparecido Rocha (*)



O afundamento do navio Felicity Ace no Oceano Atlântico, ocorrido em 2 de março último, causará prejuízo estimado em US\$ 500 milhões com a perda total do navio, dos veículos e demais cargas transportadas. O Felicity Ace é um navio de carga roll-on/roll-off para o transporte de veículos, IMO 9293911, DWT 17738, construído em 2005, operado pela Mitsui OSK Lines (MOL) e bandeira do Panamá.

O navio seguia de Emden na Alemanha com destino ao porto de Davisville, Rhode Island, nos Estados Unidos. No dia 16 de fevereiro a embarcação pegou fogo quando navegava nas proximidades da Ilha dos Açores, em Portugal. Todos os tripulantes foram retirados sem ferimentos, e após o navio ficar à deriva durante 12 dias e exaustivas tentativas de resgate e salvamento, afundou no dia 2 de março.

O navio transportava 3.965 automóveis do Grupo Volkswagen, em grande parte das marcas de luxo da empresa, como Audi, Bentley, Lamborguini e Porsche. Em comunicado à imprensa, a empresa britânica de análise de riscos Russel Group, informou que o valor total das mercadorias no navio está estimado em US\$ 438 milhões, sendo cerca de US\$ 400 milhões em veículos e US\$ 38 milhões com outros bens.

A Volkswagen comunicou internamente que a empresa tem seguro para este tipo de ocorrência, mas não detalhou qual o tipo de seguro. Para eventos como o ocorrido com o Felicity Ace, são aplicáveis três seguros distintos: o seguro de casco que cobre o corpo do navio, máquinas e equipamentos; o seguro de proteção e indenização (P&I) que cobre a responsabilidade civil do armador causado pelo navio a terceiros; e o seguro de transporte internacional que cobre as cargas.

Quanto as mercadorias que estavam sendo transportadas, predominante de veículos, para a definição sobre a propriedade da mercadoria no momento do acidente, aplica-se a definição do Incoterms (International Commercial Terms). O termo de Incoterms negociado servirá para definir o exato ponto da transferência do risco sobre a carga de vendedor para comprador e assim conhecer

quem tinha a responsabilidade por contratar o seguro – Volkswagen ou importadores.

Os veículos que afundaram estarão cobertos pelo seguro de exportação da Volkswagen apenas na hipótese da venda ser nos termos CIF e CIP, ou eventualmente nas condições DAP, DPU e DDP, nas quais o vendedor tem a responsabilidade de entregar a mercadoria ao comprador no país de destino. Para os outros termos de Incoterms (EXW, FOB, CFR, CPT, FCA, FAS), a contratação do seguro é uma opção do comprador, podendo ser também a própria Volkswagen em uma operação intercompany, mas lembrando que o seguro de importação não é obrigatório nos Estados Unidos.

A orientação a todos os envolvidos em uma aventura marítima é jamais embarcar sem seguro. Entre catástrofes naturais, acidente, avaria, avaria grossa, perda, extravio, roubo, incêndio e explosão, os riscos são inúmeros e causam sérios transtornos.

(*) **Aparecido Rocha** é insurance reviewer.

Fonte: Blog do Rocha, em 14.03.2022