

Por Aparecido Rocha (*)

O navio graneleiro NS QINGDAO (IMO 9567439, MMSI 538007541), construído em 2011 e navegando sob a bandeira da República das Ilhas Marshall, partiu da China em 10 de setembro de 2021 com destino ao Porto de São Francisco do Sul em Santa Catarina, com escala prevista em Durban, África do Sul.

O navio estava transportando produtos químicos para a fabricação de fertilizantes e produtos siderúrgicos. Em 15 de outubro de 2021, durante a escala no porto de Durban, ocorreu uma reação química nas cargas estivadas no porão nr. 03, resultando em incêndio que destruiu todos os lotes de produtos químicos destinados a importadores brasileiros. Os complexos esforços de salvamento para controlar a reação exotérmica e o incêndio perduraram por meses.

O navio chegou ao Brasil em 25.05 e permaneceu fundeado na barra de São Francisco e está programado para atracar na madrugada de 15 de junho. O navio teve a Avaria Grossa (General Average) decretada pelo Armador. As informações iniciais indicam que os prejuízos com a queima dos produtos químicos estão estimados em USD 4 milhões e as despesas de avaria grossa a serem rateadas entre as cargas que não foram danificadas afetarão as seguradoras de cargas em mais cerca de USD 10 milhões.

O proprietário do navio nomeou como Average Adjuster a empresa britânica RICHARD HOGGS LINDLEY para coletar as garantias de General Average necessárias para que as cargas possam ser liberadas e entregues.

O escritório brasileiro SMERA-BSI firmou acordo com o regulador da avaria grossa, de modo que as seguradoras brasileiras tiveram seus formulários (garantias) aceitos pelo regulador.

Com a decretação da Avaria Grossa, as despesas extraordinárias decorrentes dos procedimentos de salvamento serão rateadas proporcionalmente entre o navio (casco) e os proprietários das cargas. O percentual fixado para o rateio é de 30% sobre o valor CIF das mercadorias a bordo.

Para a regulação da Avaria Grossa, dois formulários serão enviados pelo armador (Average Bond e Average Guarantee). Esses documentos precisam ser preenchidos com os dados do container e BL, assinados, carimbados e enviados juntos com uma cópia da invoice, ao Average Adjuster nomeado.

O Average Bond e o documento chamado Non-Separation Agreement deverão ser normalmente preenchidos pelos consignatários e o Average Guarantee pelas seguradoras. Caso os termos preenchidos e assinados não cheguem ao Regulador, as mercadorias não serão liberadas pelo armador.

Para os importadores com seguro de transporte internacional contratado, as seguradoras responsáveis irão intermediar e coordenar todas as medidas de proteção às cargas seguradas. Já os importadores sem seguro de transporte terão que efetuar o depósito na conta indicada pelo armador, correspondente a 30% do valor CIF da mercadoria, do contrário não receberão suas cargas.

O seguro de transporte internacional, além de cobrir as despesas de Avaria Grossa, cobre as mercadorias contra os mais diversos riscos a que estão expostas, tais como acidentes, avarias particulares, operações de carga e descarga, queda, molhadura, incêndio, explosão, roubo, extravio, e inclusive fenômenos da natureza.

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

Fonte: Blog do Rocha, em 14.06.2022