

Por Aparecido Rocha (*)



Os acidentes marítimos envolvendo embarcações de cargas são cada vez mais frequentes. São acidentes de diversas naturezas, com destaque para as ocorrências por problemas meteorológicos que causam colapso a bordo dos navios e queda de contêineres no mar. Somado a isso, o grande número de incêndios a bordo aumenta as estatísticas de perdas e preocupa as companhias de seguros e resseguros internacionais.

Em 2022, foram registrados 928 acidentes graves com navios de cargas em todo o mundo. No ano, 62 embarcações foram perdidas por completo e 295 vítimas fatais. Esses números fazem parte de uma base de dados do Maritime Bulletin. A maioria dos acidentes comuns não são monitorados e reportados, como por exemplo acidentes com balsas, barcos, barcos de pesca e navios com problemas sem necessidade de reboque.

Segundo orientações internacionais acompanhadas pelo Brasil, através da NORMAM 09 de 2003 (Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação), são considerados acidentes de navegação o naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento.

A exploração dos dados sobre acidentes marítimos permite um melhor acompanhamento pela indústria de seguros e possibilita a identificação de novos riscos e oportunidades para o setor de seguros marítimos e de transportes.

Entre catástrofes naturais, acidente, avaria, avaria grossa, perda, extravio, roubo, incêndio e

explosão, os riscos são inúmeros e causam sérios transtornos e prejuízos a todos os envolvidos no transporte internacional de cargas. Diante dessa potencialidade de riscos, o seguro se torna imprescindível para a proteção financeira dos transportadores, embarcadores e de toda a cadeia logística.

Cada participante no transporte deve contratar seu próprio seguro, pois os riscos são distintos. Para o armador existe o seguro com cobertura para o casco (corpo principal do navio), máquinas e equipamentos, e o seguro de proteção e indenização (P&I) que cobre prejuízos a terceiros; ao freight forwarder que atua como um intermediário na venda de frete entre o armador e embarcador (exportador e importador) e ao NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier), o mercado oferece o seguro de responsabilidade civil e erros e omissões; e ao embarcador, cabe o seguro de transporte internacional com cobertura contra os riscos de perdas e danos sobre suas mercadorias transportadas.

Seguro não é gasto e sim um importante investimento, sua contratação demonstra o grau de comprometimento e responsabilidade de cada envolvido no transporte de carga internacional.

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

Fonte: Blog do Rocha, em 23.01.2023