

Por Aparecido Mendes Rocha (*)

A marinha mercante mundial exige que navios sejam classificados por empresas integrantes da [International Association of Classification Societies](#) (IACS), entidade baseada na Inglaterra que agrega classificadoras de navios oceânicos. O conceito básico de avaliação consiste em estabelecer padrões, desenvolvendo regras que indicam a condição de um navio e sua conservação ao longo do tempo.

As empresas classificadoras emitem certificados, apresentando às seguradoras e às autoridades portuárias, que o navio encontra-se dentro dos padrões exigidos para o tipo de navegação, carga a transportar e que tripulação seja qualificada para o exercício do transporte de carga marítima. O perfil dos navios que compõem a frota mundial demonstra que 32% têm idade inferior a seis anos e navios com mais de 20 anos representam 62% de toda a frota.

Os novos navios porta-contêineres produzidos pelos estaleiros de todo o mundo são maiores e estão dentro dos padrões atualmente exigidos. Com isso, o Brasil precisa melhorar sua infraestrutura portuária e aperfeiçoar as condições de profundidade dos canais de navegação, do contrário, a maioria dos novos navios não conseguirão acessar aos portos brasileiros.

As seguradoras brasileiras seguem as normas praticadas no mercado internacional e incluem nas apólices de seguros de transportes, a cláusula denominada “Cobertura Adicional de Classificação de Navios em Viagens Internacionais”. Esta cláusula traz a lista das filiadas à IACS e aceitas internacionalmente: Lloyd’s Register of Shipping, American Bureau of Shipping; Bureau Veritas; China Classification Society; Germanischer Lloyd; Korean Register of Shipping; Russian Maritime Register of Shipping; Nippon Kaiji Kyokai; Norske Veritas; e, Registro Italiano. Três outras classificadoras já foram aceitas pela IACS, mas ainda não constam do texto da cláusula de cobertura adicional – a Indian Register of Shipping, Hrvatski Registar Brodova, e Polski Regestr Statków. O Brasil é o único país dos Bric’s, que não tem um representante na IACS.

Exportadores e importadores, ao contratar um Freight Forwarder (Agente de Carga) ou diretamente um Armador, raramente são informados sobre as condições do navio que irá transportar suas mercadorias. A taxa do seguro da apólice de transporte internacional pode ser agravada em até 35%, dependendo do navio utilizado. Navios com mais de 20 anos de idade e navios classificados por uma Classificadora não reconhecida, são apenas dois dos quesitos estabelecidos pelas seguradoras para aplicação de taxa adicional. O segurado pode perder o direito à indenização de sinistro quando regras de utilização de navios estabelecidas na apólice não sejam cumpridas.

Os navios fora dos padrões internacionais exigidos e sem o certificado de uma empresa membro da IACS, podem não ser recebidos pelos diversos portos ao redor do mundo e nem conseguirão obter uma apólice de seguro. Existem armadores com navios em condições precárias, e sem segurança, que seguem navegando e criam suas autodenominadas classificadoras, que na realidade são apenas disfarces com fins exclusivos para escapar dos custos necessários com os serviços de classificação. Esses navios não ingressam em portos de países desenvolvidos e são forçados a atuar apenas entre países sem controle de autoridades marítimas.

(*) Aparecido Mendes Rocha é corretor de seguros especializado em seguros internacionais.

Fonte: [Blog do Rocha](#), em 11.09.2014.