

Por Aparecido Mendes Rocha (*)

A colisão de dois navios porta-contêineres ocorrido na Malásia em 28 de outubro de 2014, chamou a atenção para a importância do seguro de transporte internacional. O acidente ocorreu em manobra de entrada do navio SAN FELIPE no Porto de Klang, quando colidiu com o navio AL RIFFA, que se encontrava atracado e operando. Na linguagem marítima, esse acidente é definido como “alisão” (do inglês Allision).

A colisão provocou incêndio e explosão de cargas perigosas (IMDG) estivadas no convés de vante (on deck) do SAN FELIPE. As explosões foram intensas e também atingiu cargas do AL RIFFA, mas o incêndio neste navio foi rapidamente controlado. O SAN FELIPE foi afretado em time-chartering para a HAMBURG-SUD, com diversos sub-afretadores, sendo os principais a MAERSK, CMA-CGM, CSAV, CCL e Hanjin.

O incêndio no SAN FELIPE durou mais de 24 horas e atingiu aproximadamente 500 contêineres em posições de estiva entre as baías 1 a 11 do navio, dos quais 160 foram muito danificados pelas chamas e explosões. Outros contêineres possivelmente sofreram consequências da proporção do calor, o que pode ter causado danos nas mercadorias neles contidos. Há ainda suspeita de que os danos pelo lançamento de enorme quantidade de água do mar para o combate às chamas tenham sido muito extensos.

Muitos contêineres destinados ao Brasil a bordo do SAN FELIPE foram embarcados em portos chineses, mas não se sabe se foram atingidos. As autoridades malaias não permitem a aproximação para verificação e identificação dos contêineres, há um forte controle para certificar da ausência de risco de novas explosões.

A estrutura do casco do navio SAN FELIPE foi severamente danificada, por esta razão todos os contêineres estão sendo descarregados e será feito o transbordo para o navio SAN FELIX, substituto designado pela afretadora principal Hamburg-Süd. O SAN FELIX é um sister-ship com a mesma capacidade e características náuticas de tonelagem, arqueação e dimensão. A estimativa de transit-time para o novo navio, prevista para escalar no primeiro porto brasileiro do “rotation” em Santos, é em 12 de dezembro. Todos os conhecimentos marítimos “Ocean/Master” emitidos para o navio SAN FELIPE permanecerão válidos.

Para os importadores brasileiros com seguro de transporte internacional, as seguradoras responsáveis irão intermediar e coordenar todas as medidas de proteção às cargas seguradas. Algumas seguradoras orientaram equivocadamente o envio imediato de carta protesto para o armador, um expediente que não precisa ser feito, pois os transportadores envolvidos formalizaram o acidente. Apenas após a descarga do navio no Brasil, os importadores serão orientados a registrar o protesto, e tão somente para preservar seus direitos e de suas seguradoras.

Com a definição do descarregamento total do navio, e devido aos elevados custos operacionais para se promover o transbordo, aumentou a possibilidade da decretação da Avaria Grossa (General Average) pelos armadores. Caso isso se confirme, as despesas e danos derivados dos procedimentos de salvamento serão rateados proporcionalmente entre os envolvidos (os proprietários, armadores e afretadores do navio e os proprietários das cargas).

Para os importadores que se aventuraram a realizar a importação sem seguro, resta torcer para que a Avaria Grossa não seja declarada, pois além do risco de ter suas cargas sinistradas, terão prejuízos com a participação no rateio das despesas de salvamento do navio e cargas.

De todas as despesas envolvidas em uma importação, o seguro é o que representa o menor custo diante do valor da carga e riscos, por mais esta razão, o importador jamais deve se arriscar a

importar uma mercadoria sem a contratação de uma apólice de seguro.

(*) Aparecido Mendes Rocha é especialista em seguros internacionais.

Fonte: [Blog do Rocha](#), em 13.11.2014.