

Iniciados os trabalhos de limpeza dos destroços no rio Patapsco, após o acidente do navio de cargas que derrubou a ponte Francis Scott Key, em Baltimore (EUA), na terça-feira (26/03), as seguradoras começam a fazer as primeiras contas das perdas que terão em virtude desse sinistro vultoso:

- Inicialmente, os trabalhos concentram-se em cortar cuidadosamente os pedaços da ponte de aço quebrada, antes de prender as correias para que sejam erguidas por uma barça
- Um enorme contingente de máquinas (com custos específicos) participa na operação
- 10 rebocadores, nove barças, oito navios de salvamento e cinco barcos da Guarda Costeira estão no local para reabrir o canal de navios e o porto bloqueado de Baltimore

Prejuízos poderão alcançar até US\$ 4 bilhões

Essa operação de limpeza deverá constar dos boletos que serão apresentados a seguradoras e resseguradoras em algum momento. Especialistas dizem que os prejuízos poderão alcançar até US\$ 4 bilhões ao término da liquidação do sinistro. Até lá, as seguradoras e resseguradoras participantes dos pools de proteção deverão constituir provisões para pagamentos futuros.

Objetivos iniciais: reabrir canal para rebocadores e achar corpos

Nessa primeira etapa, há dois objetivos principais:

- Abrir um canal auxiliar menor para que os rebocadores e outras pequenas barças possam se mover livremente
- Estabilizar o local para que os mergulhadores possam continuar a busca por quatro trabalhadores desaparecidos que são considerados mortos

Tripulação permanece no cargueiro para movimentá-lo

A tripulação do cargueiro Dali, administrado pelo Synergy Marine Group, permanece a bordo com os destroços da ponte ao seu redor. Eles estão seguros, mantêm o navio e são necessários para retirá-lo do canal assim que mais destroços forem removidos. O navio é propriedade da Grace Ocean Private Ltd. e foi fretado pela gigante marítima dinamarquesa Maersk. A versão inicial é de que uma pane elétrica no navio provocou o acidente.

Porto liderava transporte de carros e de equipamentos agrícolas

O navio, que transportava uma carga química, não causou até agora acidente ambiental, já que não há indicação na água de liberações ativas de resíduos ou de outros materiais perigosos à saúde humana. Se está salvo de um dano ambiental, a conta deve ser salgada com o fechamento do porto e de uma importante ligação rodoviária.

A Administração Portuária de Maryland disse que os caminhões ainda estavam sendo processados nos terminais marítimos. A estimativa é de que 30 mil veículos por dia eram transportados na estrada fechada, o que fechará milhares de empregos de trabalhadores portuários, além do tráfego de passageiros e atrasos na entrega de carros aos mais diversos destinos. Além de carros, o porto fechado é o que mais movimenta equipamentos agrícolas no país.

Seguros, resseguros e clubes de P&I dividem as perdas

Especialistas dizem que, tradicionalmente, armadores são membros de algum clube segurador. A Grace Ocean é membro do Britannia, um dos 12 clubes que compõe o International Group of P&I Clubs (IGP&I)- reúne proprietários responsáveis por 90% da carga transportada em navios a nível mundial.

Os chamados P&I Clubs são entidades financiadas por armadores, sem fins lucrativos, para complementar o seguro marítimo normal, a fim de ampliar a proteção dos navios de longo curso e de suas respectivas cargas e tripulação.

Cobertura para tudo e para todos os riscos

Isso significa que não faltarão recursos para custear os prejuízos:

- Os danos causados à ponte rodoviária, por exemplo, estão entre as coberturas de responsabilidade por objetos fixos e flutuantes (FFO) da apólice P&I
- Outra garantia é o derrame de combustíveis ou outros poluentes e os custos para prevenir ou minimizar a poluição
- Remoção de Naufrágios (custos) é também indenizado pelo seguro (levantamento, remoção, destruição, iluminação ou marcação dos destroços do navio segurado etc.)
- Já a tripulação está amparada por apólice de P&I por acidente ou morte, assim como há cobertura de danos pessoais a terceiros
- Naturalmente, existe cobertura de danos a cargas, além de ressarcimento por multas e penalizações decorrentes de atraso em sua entrega, poluição acidental por óleo ou qualquer outra substância

Uma certeza: embora bilionária, a participação de grandes seguradoras, resseguradoras e dos clubes do P&I no sinistro, dada a dispersão e partilha dos riscos entre todos, não ameaça a solidez de nenhuma empresa envolvida na proteção

Fonte: CNseg, em 04.04.2024