

Por Aparecido Mendes Rocha (*)

O grave acidente de navegação ocorreu no dia 25 de abril de 2015 envolvendo o navio Maersk Londrina, um porta-containers que faz a linha regular entre portos asiáticos e brasileiros, após escala em Tanjung Pelepas, na Malásia, com destino aos portos de Santos, Sepetiba, Itapoá, Itajaí e Paranaguá.

O navio sofreu explosão seguida de incêndio no interior do porão nº 7 quando estava em trânsito no Oceano Índico, a cerca de 1.300 quilômetros das Ilhas Maurício. O comando de bordo solicitou assistência de salvamento à empresa Svitzer, sendo rebocado até Port Louis, nas Ilhas Maurício, onde houve o resfriamento e prosseguimento ao combate ao incêndio.

O navio permaneceu 3 dias em Port Louis e seguiu para Port Elizabeth, na África do Sul, onde os peritos navais nomeados investigarão as circunstâncias do acidente e realizarão a inspeção náutica a bordo, identificarão as unidades afetadas e apresentarão o plano de vistorias particulares e posterior disponibilização (descarte) ambiental ou transbordo. Pelas informações iniciais, 15 contêineres foram destruídos pelo incêndio e outros 332 estão estivados no porão nº 7, podendo ter sido afetados.

Os armadores proprietários do navio declararam a Avaria Grossa (General Average), nomeando a Willis Ltd como reguladores. Dessa maneira, as despesas extraordinárias decorrentes dos procedimentos de salvamento serão rateadas proporcionalmente entre o navio (casco) e os proprietários das cargas.

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 – Willis Limited.

O escritório SMERA-BSI logrou êxito em firmar acordo com o regulador da avaria grossa, de modo que as seguradoras brasileiras terão seus formulários (garantias) aceitos pelo regulador, desde que assinados pelo referido escritório.

O Average Bond e o documento chamado Non-Separation Agreement deverão ser normalmente preenchido 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.

As despesas da Avaria Grossa estão cobertas pelo seguro de transporte internacional. Para os importadores com seguro, 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 um depósito na conta indicada pelo armador, correspondente ao valor definido de sua participação na Avaria Grossa, do contrário não receberão suas cargas.

Após a chegada do navio nos portos brasileiros e desembarque das cargas, o Terminal Responsável emitirá o Termo de Falta e Avarias (TFA), e dependendo dos registros, as seguradoras orientarão sobre a forma de realizar as vistorias e encaminhar as cartas-protesto.

O seguro de transporte internacional cobre as mercadorias transportadas contra os mais diversos riscos a que estão expostas, tais como acidentes, avarias, operações de carga e descarga, queda, molhadura, incêndio, roubo, extravio, e inclusive as despesas de avaria grossa. O seguro oferece ainda diversas coberturas adicionais, como guerra e greves.

O seguro é o único recurso que permite evitar perdas financeiras na eventualidade de acidentes durante a viagem internacional, após o desembarque ou no percurso complementar até o local do

importador.

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

Fonte: [Blog do Rocha](#), em 12.05.2015.