Por Aparecido Rocha (*)



Em 21 de novembro de 2025, o navio porta-contêineres One Henry Hudson, com capacidade para 8.212 TEUs, esteve envolvido em um incêndio no Porto de Los Angeles, nos Estados Unidos. Vários contêineres a bordo foram destruídos.

O fogo foi detectado pela primeira vez abaixo do convés por volta das 18h38 do dia 25, com indícios iniciais apontando para uma falha elétrica como possível causa. As chamas se espalharam rapidamente por diversos compartimentos inferiores, e uma explosão no convés intermediário interrompeu os sistemas de energia internos do navio, desligando a iluminação e paralisando as operações dos guindastes.

Quase 200 bombeiros foram mobilizados em uma operação conjunta em terra e na água. Embarcações de combate a incêndio atuaram a partir do porto, enquanto equipes especializadas em materiais perigosos monitoravam a qualidade do ar devido à presença de cargas perigosas identificadas em vários compartimentos de contêineres.

Após a identificação dos riscos relacionados a materiais perigosos, o Comando Unificado ordenou que a embarcação fosse afastada da costa, sendo ancorada a aproximadamente uma milha do Farol Angel’s Gate para a continuidade dos esforços de contenção. O navio retornou escoltado pela Polícia Portuária de Los Angeles, embarcações de combate a incêndios, a Guarda Costeira dos EUA e operadores de rebocadores.

A fase de salvamento apresenta desafios logísticos significativos. As inspeções de carga deverão classificar os contêineres como danificados pelo fogo, danificados pela água ou não danificados. O grupo de salvamento DONJON-SMIT mobilizou especialistas de diversos países para apoiar a operação e estimou que o porão de carga 03 estivesse 80% inundado em decorrência dos esforços iniciais de combate ao incêndio.

Em circular enviada aos clientes, a ONE informou ter declarado avaria grossa no Henry Hudson e nomeou a empresa britânica Richard Hoggs Lindley como Average Adjuster, responsável por coletar as garantias de General Average necessárias para que as cargas possam ser liberadas e entregues.

Com a decretação da avaria grossa, as despesas extraordinárias decorrentes dos procedimentos de salvamento serão rateadas proporcionalmente entre o navio (casco) e os proprietários das cargas. Estima-se que o percentual de rateio sobre o valor CIF das mercadorias a bordo seja bastante elevado. As autoridades locais consideram a operação de salvamento a mais complexa, do ponto de vista técnico, na história recente do porto.

O seguro de transporte internacional, além de cobrir as despesas de avaria grossa, protege as mercadorias contra uma ampla gama de riscos aos quais estão expostas, tais como acidentes, avarias particulares, operações de carga e descarga, quedas, molhaduras, incêndios, explosões, roubos, extravios e até mesmo fenômenos da natureza

(*) **Aparecido Rocha** – insurance reviewer

Fonte**:** Blog do Rocha, 02.12.2025