

Por Aparecido Mendes Rocha (*)



O furacão Harvey, que atingiu a costa do estado americano do Texas em 25 de agosto de 2017 e avançou para outros estados próximos no formato de tempestade tropical, causou mortes, provocou inundações, alagamentos, quedas de energia, incêndios, suspensão dos sistemas de transportes, e o fechamento de aeroportos e dos principais portos do Estado (Houston, Galveston e Freeport).

Consultorias especializadas estimam que os prejuízos financeiros com o Furacão Harvey podem chegar a US\$ 160 bilhões, representando o desastre natural mais caro da história dos EUA.

Uma semana após a chegada do furacão, os portos texanos foram reabertos, mas o tráfego de embarcações ainda é limitado. O porto de Houston, o segundo mais movimentado do país, de onde mais de 70% das exportações dos Estados Unidos são embarcadas e por onde chegam muitas importações, foi o mais atingido e suas operações ainda não foram normalizadas.

Importadores e exportadores brasileiros com cargas em trânsito na região atingida pelo Harvey, principalmente no porto Houston, estão apreensivos com a possibilidade de perdas de suas mercadorias e prejuízos com atrasos nos embarques e desembarques, acompanham atentamente as notícias sobre os efeitos do furacão.

O Brasil é o terceiro principal parceiro comercial do porto de Houston, atrás apenas do México e China. De acordo com a publicação da US TradeNumbers, no primeiro semestre de 2017 o Brasil movimentou pelo porto de Houston US\$ 4,37 bilhões (US\$ 2,86 bilhões em exportações e US\$ 1,51 bilhão em importações).

As cargas em trânsito e passagem pelas áreas portuárias estão cobertas contra perdas e danos decorrentes do furacão e tempestade, quando seguradas por uma apólice de seguro de transporte internacional com a garantia das coberturas “Básica Amplia A” ou “Básica Restrita B”. Entretanto, é preciso observar o início e término do seguro definido pelo termo de Incoterms negociado. Exemplificando, nas importações FOB, CFR e CIF a cobertura começa quando a mercadoria é colocada a bordo do navio, e eventuais perdas anteriores estão excluídas do seguro. Na exportação CIF, o seguro se encerra com o desembarque no porto de destino (exceto em negociações especiais), no terminal quando o termo for DAT, e apenas nas exportações DAP e DDP se estende até o local designado para entrega.

Os prejuízos gerados pelo atraso da entrega das mercadorias não estão cobertos pelo seguro de transporte internacional.

Ao que se tem conhecimento na prática mundial, os prejuízos resultantes de um furacão não podem ser atribuídos aos transportadores internacionais e nem aos demais envolvidos com o transporte, pois o fato que originou o evento está relacionado a um fenômeno da natureza.

Entre catástrofes naturais, acidentes, roubo, extravio, incêndio, explosão, molhadura e avaria grossa, os riscos são inúmeros no transporte internacional, portanto, as empresas jamais devem aventurar-se em uma negociação e viagem sem a proteção securitária.

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

Fonte: Blog do Rocha, em 04.09.2017.