

O navio porta-containers Maersk Honam, inaugurado em outubro de 2017 e que faz a linha regular entre portos asiáticos e portos europeus se envolveu em um grave acidente de navegação



Por volta das 12h20m (15:20 GMT) da terça-feira – dia 06 de março de 2018, o navio Maersk Honam, então em trânsito de Singapura para Suez, navegava ao sudoeste da Índia, quando sofreu explosão seguida de incêndio no interior de um de seus porões.

O acidente ocorreu a 390 milhas náuticas a oeste da Ilha Agatti, Mar das Laquedivas, sudoeste da Índia e a aproximadamente 900 milhas náuticas ao sudeste de Salalah, Omã.

O Maersk Honam carregava 7.860 containers a bordo, correspondendo a 12,416 teu (portanto, a maioria das unidades são containers de 40 pés). Havia cargas destinadas ao Brasil e o escritório SMERA-BSI já foi acionado para conduzir os interesses de alguns com cargas embarcadas nesse navio.

A tripulação do navio era composta por 27 indivíduos. Ainda em seis de março, a empresa MRCC Mumbai promoveu o resgate imediato de 23 tripulantes, que foram conduzidos pelo navio ALS CERES para Kochi (porto mais próximo a cerca de 650 MN do local do acidente), sendo que um dos tripulantes, lamentavelmente, não resistiu às queimaduras e veio a falecer e quatro ainda estão desaparecidos, com mínimas chances de terem sobrevivido. No mesmo dia, o navio ICG Shoor foi desviado para assistência adicional.

Em seu terceiro dia, o incêndio ainda não foi controlado e cobre uma área de 100m x 60m da embarcação.

A Guarda Costeira Indiana lidera as operações de resgate e combate ao incêndio e reporta que boa parte da carga incendiada é de produtos inflamáveis líquidos e sólidos. No momento, o navio GC 12 (MMSI 419001028) da Guarda Costeira da Índia é a única embarcação envolvida no socorro e combate ao fogo.

Esforços adicionais de resfriamento e combate ao incêndio foram conduzidos em Port Louis, sendo prudente esperar que quantidade significativa de água tenha sido lançada no interior do porão para controlar a situação. Não há previsão para a retomada de viagem.

Como recurso de resposta à emergência, a Maersk houve por acionar o mecanismo administrado pelo ramo de arbitragem de salvamento da Lloyd's of London (SAB), mediante formulário LOF (Lloyd's Open Form) e invocando a sua cláusula SCOPIC, celebrados para a remuneração e contribuição equitativa dos componentes da aventura marítima (casco, bunkers, cargas e containers).

Os correspondentes do escritório SMERA-BSI já adiantam que as empresas SMIT (representada pela HFW) e ARDENT foram co-contratadas sob LOF e, pelos interesses da carga, a empresa MTD foi designada como experts no combate ao fogo.

O escritório SMERA-BSI já instruiu, através de seus correspondentes oficiais W.E.Cox, peritos de incêndio e Master Mariner para apurar todas as circunstâncias e responsabilidades implicadas no acidente.

Em que pese a Maersk ter cláusula de absorção de claims de avaria grossa, dependendo da extensão das perdas de sacrifício o armador proprietário poderá declarar AVARIA GROSSA, sendo este o cenário mais provável. Se e quando a avaria grossa for declarada, o escritório SMERA-BSI apresentará todas as instruções necessárias ao mercado segurador, corretores e clientes diretos.

O escritório SMERA-BSI recomenda ao mercado segurador que verifique seus sistemas de emissão/avermamento, de modo a tentar identificar a existência de embarques de interesses de seus clientes/segurados na referida viagem. O escritório está tentando obter cópia da relação de carga a bordo, e avisa que tão logo tenha essas informações as repassará ao mercado.

Todas as informações deste artigo foram obtidas do Comunicado SMERA-BSI divulgado em nove de março de 2018.

(*) **Aparecido Rocha** é especialista em seguros de transportes.

Fonte: Blog do Rocha, em 09.03.2018.