

Por Aparecido Rocha (*)



Blank Sailing é o termo utilizado pelos armadores para comunicar o cancelamento da atracação de um navio na escala de determinado porto, alterando parcialmente ou totalmente a sua rota. Essa situação ocorre por decisão do próprio armador e pode também caracterizar o cancelamento de determinados serviços que incluem os demais portos presentes na rota do navio.

O Blank Sailing é um recurso utilizado normalmente quando a demanda por espaços em navios é muito baixa. Nesses casos, os armadores cancelam a viagem programada, com a intenção de acumular cargas para o próximo navio e manter os fretes com preços elevados.

As recentes comunicações dos armadores para a prática do Blank Sailing assustam toda a cadeia de logística e de suprimentos, pois seus efeitos certamente trarão prejuízos para todos os envolvidos. Atualmente, milhares de contêineres com todos os tipos de mercadorias estão presos em portos chineses e de outros países asiáticos, elevando os riscos de perdas e danos às cargas durante a permanência nas áreas portuárias.

O atraso no embarque e a permanência forçada das cargas nos portos requer cuidados com o seguro de transporte internacional, cuja cobertura tem início a partir do momento da transferência de responsabilidade sobre as mercadorias vendidas a outros países.

Os importadores brasileiros precisam estar atentos quanto ao momento exato do início da cobertura do seguro de transporte internacional de suas cargas importadas da Ásia, principalmente da China, o principal fornecedor de produtos adquiridos pelas empresas brasileiras.

No Brasil, as seguradoras adotam os Incoterms® como cláusula do contrato de seguro de transporte internacional, já que o termo negociado indica com precisão o momento exato da transferência de responsabilidade sobre a mercadoria negociada.

Na hipótese de perdas e danos às mercadorias antes do embarque nas áreas portuárias, os prejuízos estarão cobertos apenas se a condição de Incoterms® negociada for EXWORKS, FCA, CPT, CIP, DAP e DPU.

Nos embarques com termos FOB e CFR, o vendedor (exportador) tem a responsabilidade de entregar a mercadoria a bordo do navio. Qualquer ocorrência antes da colocação da mercadoria dentro do navio será de responsabilidade do vendedor, portanto não amparada pelo seguro de transporte internacional de importação contratado pelo importador brasileiro.

No termo FAS, o vendedor é responsável pela entrega da mercadoria ao longo do costado do navio, assim qualquer sinistro anterior será por conta do vendedor, o que não está garantido pelo seguro de transporte internacional do importador.

No termo CIF, para fins de seguro, a cobertura começa a partir da colocação da mercadoria a bordo do navio. Dessa forma, as perdas e danos anteriores ao embarque não estão cobertas pelo seguro de transporte internacional.

O termo DDP não se aplica nas importações brasileiras.

Como as mercadorias em passagem pelas áreas portuárias estão sujeitas a perdas e danos, a recomendação ao importador brasileiro é sempre negociar uma condição de compra baseada em um termo de Incoterms® que proteja toda a operação e, sobretudo, com uma garantia ampla de seguro.

(*) **Aparecido Rocha** é insurance reviewer.

Fonte: Blog do Rocha, em 18.09.2020