

Por Aparecido Rocha (*)



O Canal de Suez é um dos principais pontos de travessias marítimas do mundo para o transporte de mercadorias e matérias-primas. O canal está bloqueado desde a última terça-feira (23.03.2021), devido ao encalhe do mega navio de cargas Ever Given, que viajava da Ásia para Roterdã, na Holanda e foi atingido por fortes ventos e uma tempestade de areia.

O navio está encalhado e impedindo o fluxo normal de navios que passam pelo Canal de Suez. O Ever Given é um porta-contêineres, IMO 9811000, dwt 199489, capacidade para 20 mil contêineres, 400 metros de comprimento e 59 metros de largura, pesa 219 mil toneladas bruta, construído em 2018, bandeira Panamá e operado pela empresa taiwanesa Evergreen Marine.

O Canal de Suez, inaugurado em 1869, é um elo que une o Oriente ao Ocidente. Considerado uma das principais artérias econômicas do mundo, por ali transita mais de 12% do comércio mundial. É um canal navegável de 193 quilômetros localizado no Egito que conecta o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho. O canal é uma excelente alternativa para os navios de carga operarem na rota entre a Ásia, o Oriente Médio e a Europa sem ter que contornar o Cabo da Boa Esperança, no extremo sul da África. Por esta rota, os navios economizam quase 9 mil quilômetros em cada sentido, reduzindo a distância em 43%, segundo dados do World Maritime Transport Council (WSC), instituição que representa as principais empresas de transporte marítimo de carga.

Segundo autoridades locais, após três dias do incidente, mais de 200 embarcações de carga aguardam para cruzar o canal. São navios-tanque transportando gás natural liquefeito (GNL) e outros transportando petróleo, alimentos básicos, como grãos e cereais, produtos secos (como cimento) e navios transportando até gado. Com a suspensão do tráfego no canal, alguns navios já estão sendo desviados para outra rota, porém essa necessidade significa mais tempo, mais combustível e mais custos que certamente serão repassadas aos consumidores.

Por ano, aproximadamente 19 mil navios passam pelo canal, transportando milhões de toneladas de mercadorias. A Lloyd's List estima que o valor diário dos contêineres que transitam pelo canal é de US\$ 9,5 bilhões (mais de R\$ 53 bilhões), dos quais cerca de US\$ 5 bilhões (R\$ 28,2 bi) vão para o oeste e outros US\$ 4,5 bilhões (R\$ 25,4 bi) para o leste. A cada dia que o canal permanece fechado, os navios não entregam alimentos, combustíveis e produtos manufaturados para a Europa e nenhuma mercadoria é exportada da Europa para o Extremo Oriente, refletindo diretamente nas

cadeias de suprimentos mundial.

Quanto mais tempo demorar a remoção do Ever Given e a liberação do canal, maior será a possibilidade de interrupção das cadeias de abastecimento globais para todo tipo de produto, desde petróleo a grãos e automóveis, com consequências em todo o mundo.

O proprietário do navio Ever Given, a empresa japonesa Shoei Kisen KK, e suas seguradoras e resseguradores enfrentarão reivindicações de milhões de dólares, mesmo que o navio seja reflutuado rapidamente. Podem ser reclamações por perda de receita e de outros navios cuja passagem foi interrompida e até pedidos de indenização pelos danos ao canal.

Os navios do tamanho do Even Given normalmente são segurados por danos causados aos cascos e máquinas entre os valores de US\$ 100 milhões a US\$ 140 milhões, incluindo também cobertura para as despesas das operações de salvamento. Dependendo da forma da contratação da apólice, o seguro também abrangerá as reclamações por poluição e danos a terceiros.

Esse sinistro é potencialmente o maior desastre de navios de contêineres do mundo, o que reforça o investimento em seguros.

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

Fonte: Blog do Rocha, em 26.03.2021