

Por Aparecido Rocha (*)



O congestionamento de cargas nos portos da China preocupa toda a cadeia de logística e de suprimentos e seus efeitos trazem prejuízos a todos os envolvidos no comércio internacional. Com os portos operando abaixo da capacidade, milhares de contêineres com todos os tipos de mercadorias estão presos em portos chineses e de outros países asiáticos, aguardando embarque e navios esperando para atracar. Esta anormalidade causa um grande efeito dominó para o setor de transporte marítimo mundial e reflete em outros setores como o de seguro por exemplo.

A situação se agravou ainda mais por conta de um surto de casos de coronavírus, durante os meses de maio e junho. As autoridades da província de Guangdong no sul da China, onde ficam os portos mais movimentados do mundo, suspendeu o transporte de cargas e intensificou medidas para controlar o aumento nos casos de Covid-19. Para piorar o quadro, Shanghai e Ningbo sofreram com a passagem do tufão In-Fa no dia 25.08.2021 quando as atividades portuárias tiveram que ser suspensas.

Recentemente, alguns armadores, entre eles a Maersk e Hamburg Sud divulgaram notas informando que estão com um volume muito grande de contêineres parados, atraso nas conexões e transbordos e demora na liberação dos espaços e equipamentos na solicitação dos bookings. Esses armadores informaram também que, devido a grave situação, não aceitarão novas cargas até a segunda quinzena de agosto. O delay previsto nos embarques para os próximos meses cria a expectativa de aumento de frete que já está muito caro.

O atraso no embarque e a permanência forçada nos portos potencializam os riscos de perdas e

danos às cargas durante a permanência nas áreas portuárias, o que requer cuidados com o seguro de transporte internacional. 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 eventualidade de perdas e danos às mercadorias nas áreas portuárias, antes do embarque, os prejuízos estarão cobertos apenas se a condição negociada for EXWORKS, FCA, CPT, CIP, DAP e DPU.

Nos embarques com termos FOB, CFR e CIF, o vendedor (exportador) tem a obrigação de entregar a mercadoria a bordo do navio, e no termo FAS é responsável pela entrega da mercadoria ao longo do costado do navio. Qualquer ocorrência anterior a estas definições será de responsabilidade do vendedor, portanto, não amparada pelo seguro de transporte contratado pelo importador brasileiro.

A orientação aos importadores brasileiros é jamais embarcar sem seguro.

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

Fonte: Blog do Rocha, em 28.07.2021