

A MLearning

Desde há vários anos que o **Grupo MDS** se preocupa com aquilo que é o maior valor da atividade de corretagem: o conhecimento e a capacidade em utilizá-lo em benefício dos seus clientes e do mercado. O conhecimento gerado por um Grupo com exposição nacional e internacional deve ser partilhado, aproveitando as várias redes e pontos de contacto do Grupo MDS e o seu acesso a níveis de conhecimento diversificados.

É neste contexto que nasce a **MLearning**, a nova empresa do Grupo MDS, criada com o objetivo de desenvolver, apoiar e sustentar a Gestão do Conhecimento na área de Risco e Seguros.

A **MLearning** terá vários objetivos, e de todos vos será dado conta à medida da sua concretização:

1. *Training* e desenvolvimento de competências em Risco e Seguros;
2. Organização de Seminários e Conferências;
3. Desenvolvimento de publicações e conteúdos próprios;
4. Partilha ativa e estruturada de documentação e publicações, através do Centro de Gestão de Conhecimento.

Por isso, é com imenso prazer que aqui é apresentado o primeiro número da **Newsletter MLink**, que tentará ser um instrumento de comunicação flexível e adaptado à velocidade dos acontecimentos nacionais e internacionais.

Tentaremos avançar na análise, perspetivada pela ótica do Risco e Seguros, dos fenómenos que sublinham a atualidade e esperamos, também por esta via, começar a marcar o caminho original da **MLearning** no panorama do Risco e dos Seguros.

Paula Rios | CEO MLearning

O Naufrágio do "Costa Concordia"



Sexta-feira, 13 de Janeiro de 2012, pelas 21H30, o "COSTA CONCORDIA", um dos maiores navios da empresa Costa Cruises, de bandeira italiana, deslocando 114.500 ton., medindo 290 metros de comprimento, 35,5 de boca, um calado de cerca de 8,5 metros e capacidade para 3780 passageiros e 1110 tripulantes e valendo aproximadamente 450.000.000 £ - segundo a imprensa - navegava no Mediterrâneo com 3200 turistas a bordo, realizando mais um cruzeiro.

Subitamente, quando era servido o jantar, foi sentido um forte estrondo e abanão, anunciando que algo grave se passava: o navio, que navegava perto da costa, havia embatido violentamente numa rocha submersa não detetada, muito perto da Ilha italiana de Giglio, na Toscana. Como o navio tivesse começado imediatamente a meter água e se inclinasse rápida e fortemente para estibordo, renunciando o naufrágio, o comandante desviou o rumo ainda para mais perto da costa, a fim de facilitar a evacuação dos passageiros.

Mas como foi possível acontecer o encalhe? O comandante do navio terá alterado a rota habitual para passar perto da ilha de Giglio e, com todas as luzes ligadas e as sirenes apitando, saudar os cerca de 800 habitantes, o que já se transformara num hábito, salvo que desta vez, a aproximação de terra foi demasiada - cerca de 150 metros e não os 3000 de segurança - e a tragédia aconteceu.

A inclinação foi-se acentuando até formar praticamente um ângulo de 90°, com sinais de agravamento. Como o navio ficou assente numa plataforma relativamente estreita e à beira de um "poço" com uma profundidade de cerca de 90 metros, se o estado do mar piorar, poderá vir mesmo a cair, o que dificultará ainda mais as condições de busca por parte dos mergulhadores, já de si muito difíceis pela inclinação deste gigante dos mares.



Localização do naufrágio

Desta tragédia resultaram:

- Muitas histórias contadas pelos sobreviventes;
- Prisão domiciliária do comandante, que terá abandonado o navio antes de concluída a operação de resgate dos passageiros e tripulantes e que está acusado de homicídio múltiplo;
- Destino incerto do navio, cuja recuperação é duvidosa, mas teoricamente possível;
- Indemnizações aos passageiros que poderão atingir alguns milhões de euros no seu conjunto;
- Eventuais riscos de poluição por derrame das cerca de 2400 toneladas de combustível nos tanques do navio - cuja remoção, por uma empresa holandesa e deverá demorar várias semanas - porque um agravamento do estado do mar pode causar rotura nos tanques e originar um desastre ambiental com custos imprevisíveis, que não estão cobertos pelas apólices de Casco & Máquinas do navio, mas para os quais são ativados os mecanismos internacionais existentes para estes casos, nomeadamente fundos específicos, sujeitos às Convenções Internacionais aplicáveis;
- Avultados prejuízos para a empresa proprietária do navio;
- Dispendiosas operações para tentar restabelecer o equilíbrio do navio e rebocá-lo para um estaleiro logo que possível, após a reparação dos danos no casco.



Navio adornado



Os danos no casco

Comentário:

O que aconteceu foi muito grave e não teve consequências maiores para os passageiros e tripulantes, apenas porque o navio estava muito próximo da ilha de Giglio.

Do ponto de vista segurador, tendo o comandante cometido o erro de aproximar o navio demasiado da costa sem autorização do armador e sem acautelar a redução natural da profundidade para evitar que acontecesse o que aconteceu, cometeu um ato negligente.

Este ato não implicará, em princípio, litígio entre segurado e seguradores, uma vez que a negligência da tripulação está abrangida pelos clausulados usados internacionalmente na generalidade das apólices de Casco & Máquinas dos navios, mas irá ser, certamente, um processo demorado, que muita discussão irá gerar, nomeadamente no que diz respeito aos passageiros e do qual iremos ainda ouvir falar por bastantes meses.

Tudo leva a crer que irá ser tentado reequilibrar o navio, depois de extraídas as 2400 toneladas de combustível, por técnicos de uma empresa altamente especializada, e tamponado o rombo, uma operação muito difícil e demorada. Se tal for conseguido com êxito, o navio poderá ser rebocado para um estaleiro, a fim de ser inspecionado por peritos dos seguradores, para avaliação dos danos e, em função dos custos envolvidos, permitir tomar uma decisão: reparação ou desmantelamento.

Veremos o que vai acontecer.

Relativamente à operação de retirada do combustível, pode dizer-se que o estado do mar é o grande "inimigo", pois dada a delicadeza da mesma, um eventual percalço poderá originar uma "maré negra", com consequências incalculáveis para a diversidade de fauna marítima existente na zona.

Para além das coberturas para o efeito, contidas nos seguros de P&I que os armadores possuem, existem convenções internacionais e mecanismos de compensação para estes problemas, para os quais contribuem financeiramente quer os armadores de navios quer proprietários de cargas poluentes, as companhias petrolíferas, regulados pela *Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos (CLC)*, de 1969 e protocolo de 1992 e pela *Convenção Internacional para a Constituição dum Fundo Internacional para a Compensação pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos (Convenção FIPOL)*, de 1971 e protocolo de 1992, dos quais são partes muitos países e todos os Estados-Membros da UE com costa marítima.

Sendo uma matéria complexa, não cabe aqui desenvolvê-la, mas poderemos voltar ao tema numa outra oportunidade.

António Martins | Especialista e Formador em Seguro Marítimo

Fontes: Noticiários da imprensa diária e internet a 27-01-2012.

Ed. Atrium Saldanha, Praça Duque Saldanha, 1, 3ºL, 1050-094 Lisboa • T. 210 108 108 / 182 • E. mlearning@mds.pt



Se pretender ser excluído da lista, por favor envie-nos uma mensagem com a palavra "REMOVED" no subject, ou clique no link [REMOVED](#).