O UK P&I Club e sua parceria com o setor da navegação marítima do Brasil

Esta página: Sergio Buarque de Holanda
Primeira página: O Itapagé apresentados aqui levou a equipe olímpica brasileira para os Jogos Olímpicos de 1932 em Los Angeles
Cortesia de Mitchell Library, Biblioteca Pública do Estado de NSW, na Austrália – PXE 722/1839

O UK P&I Club e sua parceria com o setor da navegação marítima do Brasil

Este livreto descreve a história do relacionamento longo e notável entre o setor brasileiro de navegação marítima e o UK P&I Club, assim como alguns eventos significativos da mesma.

O UK Club em si foi fundado em 1869 por armadores britânicos com interesses comuns na existência de seguros para riscos de colisão e outros riscos de Proteção & Indenização. Durante o século XX o Club ampliou sua base de membros, tornando-se uma seguradora de P&I para armadores localizados internacionalmente.

Presidente Washington Luis

A comunidade brasileira de armadores vem desempenhando um papel fundamental no desenvolvimento bem-sucedido do Club por mais de 60 anos.

Primeiros membros

O primeiro membro brasileiro, a Companhia Comércio e Navegação ("CCN"), aparece nos registros do Club em 1948. A CCN foi estabelecida em 1905, e juntamente com a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro (estab. 1890) e a Companhia Nacional de Navegação Costeira (estab. 1891), formou um triunvirato brasileiro de linhas de navegação que cresceu até dominar o mercado brasileiro da navegação nas décadas de 1920 e 1930, em resposta à enorme expansão da industrialização e transporte de cimento, ferro & aço, papel & celulose, borracha, produtos químicos e refrigerados no país.

A Companhia Nacional de Navegação Costeira, que se juntou ao Club em 1962, foi fundada em 1882 por imigrantes portugueses descendentes de armadores, e operou originalmente sob o nome Lage & Irmãos. A empresa, quase legendária, era conhecida pelo fato de possuir e operar navios cujos nomes começavam todos por ITA – palavra originária do idioma tupi guarani. Até 1920, todos os capitães do navio foram cidadãos britânicos. Em 1934, a equipe brasileira viajou a bordo do ITAPAGÉ para os Jogos Olímpicos em Los Angeles. O ex-presidente brasileiro Itamar Franco afirmou ter nascido a bordo de um navio da empresa Costeira, e ter assim recebido um nome apropriado em reconhecimento do fato. Em novembro de 1966, por Decreto Federal, a frota da Costeira foi incorporada ao Lloyd Brasileiro.

Presidente Durta

Participação crescente

Durante as décadas de 1950 e 1960, 13 armadores e operadores brasileiros inscreveram seus navios no UK Club para riscos de P&I, na seguinte ordem:

1948 – Companhia Comercio e Navegação

1951 – Companhia Naviera Shell-Mex Brasil

1951 – Royal Mail Lines

1952 – Conselho Nacional do Petróleo, CNP (Petrobras/Fronape)

1952 – Brasilmar Meridional de Navegação Ltda.

1952 – Rio de Janeiro Tramway Light Power

1953 – Urbano Gern e Filhos

1953 – Mag Navegação Comércio

1954 – Navebras

1957 – Navegação Petrolífera Ltda

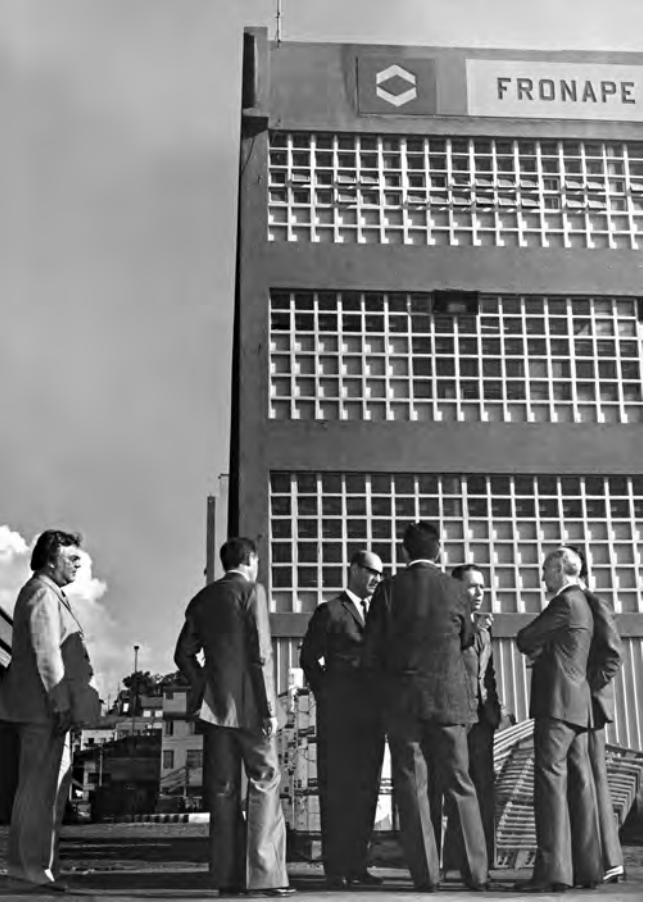
1960 – Intercontinental Cebini (navios afretados por tempo específico)

1962 – Companhia Nacional de Navegação Costeira

1967 – Hamburg Sud (do Brasil)

Primeiras leis brasileiras sobre transporte de energia

Enquanto isto, o Brasil tomava providências para estabelecer e desenvolver a indústria do petróleo. Em 13 de março de 1949, sob a Lei Nº 650 sancionada pelo Presidente Eurico Gaspar Dutra, foram disponibilizados fundos para o Conselho Nacional do Petróleo ("CNP"), com o propósito de construir uma refinaria em São Paulo e efetuar a aquisição de navios. O primeiro petroleiro a afiliar-se a este programa (ex VENUS) foi adquirido na Suécia, rebatizado PRESIDENTE DUTRA e transferido para a bandeira brasileira em dezembro de 1949.



Fronape Headquarters

No ano seguinte, foi criada a Frota Nacional de Petroleiros ("FRONAPE") para "o transporte de petróleo e seus derivados através do país e fora dele", mediante o Decreto Nº 28.050 assinado pelo Presidente Getúlio Vargas em abril de 1950. Uma reestruturação da FRONAPE, cujo controle operacional dali em diante estaria sob a jurisdição do CNP, foi aprovada pelo Presidente Vargas em novembro de 1952, pelo Decreto Nº 31.775.

Durante o governo do Presidente Vargas, e com o apoio dos partidos no poder assim como da oposição no Congresso, foi estabelecido o monopólio para exploração, operação, refino e transporte de petróleo e seus derivados, e de gases de qualquer natureza, pela Lei Nº 2.004 de 3 de outubro de 1953. Esta lei estabelecia também que tais direitos de monopólio seriam exercidos pelo CNP, como agência orientadora e supervisora, e a PETROBRAS como entidade executiva. Em consequência disso, o ativo da Fronape passou a ser propriedade da Petrobras e ficar sob seu controle.

Primeiros petroleiros

Enquanto isto, o primeiro petroleiro brasileiro havia sido inscrito no UK P&I Club em 1951, na base de prêmio fixo, pela Companhia Naviera Shell-Mex Brasil.

Em 1952 teve início uma parceria de 60 anos entre Petrobras/Fronape/Transpetro, tendo o primeiro de muitos petroleiros sido inscrito no Club por iniciativa da CNP. Os navios que ingressaram no Club eram originalmente segurados na base de prêmio único fixo e a cobertura incluía um limite relativamente baixo de responsabilidade. Este negócio foi originalmente fechado pelos corretores, L.Hammond & Co, que subsequentemente mudaram para Willis Faber & Dumas. Em 1956, a frota da Fronape consistia em 25 navios, combinando uma tonelagem bruta de 225.000 GT, todos inscritos no Club. A frota continuou a crescer durante a década de 1950, e em dezembro de 1960 contava com 38 navios, excedendo 500.000 GT.

Em 1961, foi realizado pela Fronape um estudo de viabilidade, objetivando transformá-la em Fronagra (Frota Nacional de Granéis – uma frota nacional de navios graneleiros). Entretanto, devido à renúncia do governo do Presidente Jânio Quadros, a implementação de tal estudo não foi realizada. A idéia foi, no entanto, a semente da qual desenvolveu-se a divisão Docenave de navios de carga seca, parte da

Early days

Companhia Vale do Rio Doce ("CVRD"), hoje conhecida como Vale.

Responsabilidades por abalroamento

O ingresso da frota de petroleiros da Fronape no UK P&I Club prosseguiu sem incidentes sérios até 1964, quando ocorreu um sério abalroamento no mar, ao largo do Rio de Janeiro, envolvendo o navio da Fronape PRESIDENTE WENCESLAU e outro navio brasileiro, o ANNA NERY, do qual parte da tripulação perdeu a vida. O ANNA NERY era um navio de passageiros de propriedade da Costeira, também segurado no UK Club. Um representante da gestão do Club, Sr. Michael Miller, viajou para o Rio em fevereiro de 1965, com o propósito de resolver as questões de responsabilidade na colisão.

Em 1965 as viagens aéreas não eram tão tecnologicamente avançadas como hoje, mas mesmo assim a introdução, realizada pouco antes, do Boeing 707 especialmente adaptado tornava possível o vôo direto Paris-Rio. Os gerentes da Fronape deram ao Sr. Miller, o primeiro visitante do Club, uma acolhida calorosa e simpática, estabelecendo assim o padrão das visitas regulares do Club até os dias atuais. Com a crescente facilidade das viagens aéreas entre a Europa e o Brasil, a Fronape decidiu trabalhar diretamente em parceria com o Club, ficando o papel futuro de consultoria do corretor limitado a assuntos de casco & máquinas.

Carmopolis

Sr. Waclaw Fedorowicz

A mudança para mutualidade

Proporcionalmente ao baixo preço dos prêmios fixos veio uma cobertura de responsabilidade civil relativamente limitada. Entretanto, o custo geral dos sinistros de responsabilidade civil estava subindo rapidamente, como ficou demonstrado pela colisão do PRESIDENTE WENCESLAU. Profissionais respeitados, como o comissário de avarias Sr. Waclaw Fedorowicz, no Rio de Janeiro, aconselharam o gerente da Fronape, Sr. Armando da Silva, a considerar seriamente o risco de o seguro estar abaixo do devido valor. A visita do Sr. Miller deu-lhe a oportunidade de explicar que limites muito mais altos de seguro poderiam ser obtidos pela realização de um acordo em termos mútuos, e isto incluiria a obrigação de pagamentos não somente antecipados, mas também suplementares. Este caminho não foi endossado pela Fronape em 1965, a o assunto ficou ali suspenso.

Além disso, o Sr. da Silva e o Sr. Fedorowicz estavam muito preocupados com o sistema de concorrência, ou licitação para todos os tipos de seguro, que estava sendo introduzido pelo

Instituto de Resseguros do Brasil ("IRB") e estendido também ao seguro do P&I. Sob o ponto de vista do Club, o Sr. Miller explicou que esse método de licitação anual era muito inadequado para membros do P&I Club, já que os armadores eram proprietários "mútuos" como acionistas do clube, que oferecia seguro sem lucro para seus Membros. Este sistema de propriedade mútua seria impossível de administrar-se se os armadores mudassem seu Club anualmente, conforme previsto pelo sistema de concorrência.

No entanto, foi necessário aos armadores brasileiros obedecerem ao sistema de concorrência por alguns anos, até que, em 1970, foi possível persuadir o Coronel Pretti e o Sr. Ávila do IRB que o P&I Club fosse excluído do processo de concorrência. Paralelamente, foi possível à Fronape inscrever seus navios em termos mútuos e, pela primeira vez, tornar-se Membro da UK P&I Association. Diversos fatores foram importantes nessa decisão.

Primórdios da responsabilidade ambiental

Havia uma tendência na indústria naval de construir-se VLCCs (cargueiros para carga líquida de 100.000 a 250.000 toneladas) mesmo antes do fechamento do Canal de Suez em junho de 1967. Devido ao grande aumento da extensão da viagem com carga do Golfo Pérsico, dando a volta no Cabo da Boa Esperança para a Europa e a América do Norte, tornou-se mais econômico usar VLCCs e muitos foram construídos, tanto que eles se tornaram símbolos do transporte do petróleo cru. Por outro lado, isto significou que – com um acidente sério, como uma colisão ou encalhe - era provável que um volume muito maior de petróleo escapasse e causasse séria poluição e danos ambientais.

De fato, tal desastre ocorreu em 1967, quando o petroleiro norte-americano TORREY CANYON encalhou nas Ilhas de Scilly, localizadas no Canal da Mancha, causando grave poluição nas costas do Reino Unido e França. O custo da limpeza de tal poluição foi muito alto para aquela época. Portanto, os armadores – em particular os proprietários de VLCCs e seus sucessores naturais, os ULCCs – tinham razões suficientes para assegurar-se que sua cobertura de seguro responderia a tais custos, caso ocorresse um acidente semelhante. Os Membros Mútuos Plenos do Club tinham essa garantia.

Felipe Camarao

Em 1966 o "QUERERA" forneceu um exemplo de um erro trivial, que qualquer ser humano é passível de cometer, e que pode levar a conseqüências catastróficas e mesmo tragédias. O navio, que era absolutamente novo e um dos primeiros petroleiros a serem construídos no Brasil, estava atracado no Terminal Madre de Deus, perto de Salvador-Bahia, quando foi dada ordem pela ponte de comando para parar os motores de "tudo à vante" e ir para "tudo à ré". Esta ordem é bastante comum nas manobras de atracação, e não deveria ter causado problema algum. Os motores M.A.N., também construídos no Brasil, tinham uma peculiaridade própria, descrita no livreto de instruções. Esta dizia que, no caso de tal manobra, o motor deveria ser primeiro parado usando-se ar comprimido, e só então ajustado para a posição "tudo à ré"; o não cumprimento desse procedimento resultaria em bloqueio no meio da posição avante.

Eles procederam assim nessa ocasião, e não puderam parar o motor. O chefe de máquinas tentou desligar as válvulas de injeção mas, como

estas estavam muito aquecidas pelo uso, não foi possível girá-las. O navio precipitou-se para o cais, causando vitimas, e partiu as linhas que levavam até os tanques de armazenamento em terra. Temerosos que o navio tivesse partido as linhas por trás das válvulas anti-retorno, os técnicos em terra desligaram as válvulas na base de cada tanque e, acredita-se, evitaram que o conteúdo dos tanques fosse esvaziado nas águas do porto. Mesmo assim, um pouco do petróleo escapou para a água. Estimou-se que o custo de reparo excederia a $ 3 milhões, mas foi possível regularizá-los por cerca da metade deste valor.

Um cafezinho caro

Outro exemplo da necessidade de aumentar-se os limites da cobertura de P&I foi lembrado por Janusz Fedorowicz, comissário de avarias atuando no mercado brasileiro por muitas décadas. Em 1972, houve uma trágica colisão entre o HORTA BARBOSA e o SEA STAR. O petroleiro sul coreano SEA STAR encontrava-se em viagem de Ras Tanura, Arábia Saudita, para o Rio de Janeiro, quando colidiu com o petroleiro brasileiro HORTA BARBOSA no Golfo de Omã, ao norte do Oceano Índico, no dia 19 de dezembro de 1972, e explodiu – Causando vítimas. Ambas as embarcações pegaram fogo, mas enquanto o incêndio no HORTA BARBOSA foi extinto em um dia, o do SEA STAR continuou existindo. Após uma série de explosões, o SEA STAR afundou 5 dias após a colisão, o que resultou em um extravasamento de aproximadamente 115.000 toneladas de petróleo cru. No julgamento do caso, o maior apresentado naquela época ao Admiralty Court (Tribunal Marítimo) em Londres, foi decretado que 75% da culpa pela colisão cabia ao SEA STAR. O HORTA BARBOSA incorreu em 25% da culpa, unicamente devido ao fato de que o tripulante em serviço de vigilância havia descido para acordar seu substituto. Entretanto, decidiu passar pela cozinha para tomar um cafezinho no seu caminho de volta à ponte de comando; foi justamente enquanto estava lá que ocorreu a colisão. O Club reembolsou a Fronape em $ 2.029.822 correspondendo à parcela de 25% de responsabilidade pelo abalroamento, o que torna esse cafezinho o mais caro de toda a história marítima.

Número crescente de Membros

Em 1977, Global Transporte Oceânico ingressou no UK Club, segurando o CAMACARI em maio de 1977 e o ALAMOA em janeiro de 1978. Ambos os navios eram transportadores recém-construídos de produtos químicos. Global, subsidiária do grupo Lachmann, era administrada em 1977 pelo falecido Sr. Laurits von Lachmann. O Capitão Jorge Pontual, da corretora Casel, era amigo íntimo do Sr. Lachmann, a quem freqüentemente se dispunha a dar assessoria informal, porém profissional. Após aposentar-se, a Sra. Ana Lúcia Milliet, da Lloyd Paulista, foi nomeada para o papel de corretora.

Em 1978, a Flumar Transportes Fluvial, subsidiária do grupo Louis Dreyfus naquela época, juntou-se ao UK Club. O primeiro navio, JACARANDÁ, transportador de produtos químicos, foi segurado em fevereiro de 1978, através do corretor local, Aldebaran, representado pela Dra. Maria Helena Carbone.

Em 1981, Marpetrol, empresa de fornecimento offshore representada pelo Sr. Charles Tang, segurou uma frota de 9 embarcações offshore no UK Club.

O primeiro Diretor brasileiro do Club

Em 1983, o UK Club teve a honra de eleger para seu Conselho Administrativo o primeiro Diretor brasileiro, o Almirante Telmo Dutra de Rezende. Uma cronologia completa dos diretores brasileiros do UK Club encontra-se na lista no final deste livreto. O gestor sênior do Club na época, e profundamente envolvido no mercado brasileiro por muitos anos, era o Sr. Rex Palmer.

Em 1998, foi estabelecida a Petrobras Transportes SA (TRANSPETRO), de acordo

com a Lei de Nº 9.478/1997, assumindo o controle e responsabilidade pela frota nacional, assim como por terminais e oleodutos, em um processo de reestruturação corporativa.

Expansão da indústria naval brasileira

Em 2004, o Dr. Sérgio Machado, Presidente da Transpetro, anunciou um projeto ambicioso ("Promef") para a construção de 49 novos navios inteiramente em estaleiros brasileiros, com o duplo objetivo de expansão da frota para atender a demanda futura, e de inaugurar uma nova era para a indústria naval brasileira.

Em dezembro de 2009 e dezembro de 2010 respectivamente, a Petrobras autorizou dois programas ("EBN1" & "EBN2") para a construção e 15 anos de fretamento de 39 navios, a serem também construídos totalmente no Brasil e de propriedade de armadores brasileiros. O primeiro desses navios deverá ser entregue em outubro de 2012, e o restante entre 2012 e 2017. Após completar-se o processo de licitação, foram assinados contratos com Kingfish, Global, Pancoast, Delima, São Miguel, Elcano & BrasGax.

Em novembro de 2011, a Transpetro começou a receber a entrega de seus novos navios, construídos sob o projeto Promef. Os primeiros 3 navios: CELSO FURTADO, JOÃO CÂNDIDO e SÉRGIO BUARQUE DE HOLANDA, estão segurados no UK Club.

Em fevereiro de 2012, a Vale juntou-se ao UK Club, segurando 3 navios: ORE CAUÊ, ORE GUIBA e ORE PARATI, com uma tonelagem combinada de 409.251 GT. Os planos de expansão da Vale incluem o aumento de sua frota considerável para 63 navios até meados de 2013.

Dom João

Um futuro mútuo próspero

Até agosto de 2012, a tonelagem brasileira de navios segurados no UK P&I Club correspondia a 53 navios, num total de 2.000.303 GT.

As décadas de 1920 e 1930 presenciaram a expansão das empresas de navegação Lloyd Brasileiro, C.N.N. Costeira, e Companhia Comércio e Navegação, para atender à crescente industrialização e conseqüente demanda por navios no Brasil. Ecoando o que aconteceu naquela época, não há dúvida que o ano de 2012 anuncia o renascimento das indústrias marítima e de armamento no Brasil, apoiadas pelo descobrimento de reservas adicionais e consideráveis de petróleo offshore, um florescente mercado de exportação de commodities, e um ambiente econômico organizado e salutar. O UK Club orgulha-se de continuar a desempenhar seu papel de suporte no desenrolar desta história de sucesso muito brasileira.

Datas principais na história do UK P&I Club no Brasil

1948: Companhia Comércio e Navegação torna-se o primeiro membro brasileiro do UK Club.

1951: Companhia Naviera Shell-Mex Brasil inscreve o primeiro petroleiro brasileiro no Club.

1952: CNP, predecessora da Petrobras/ Fronape, inscreve o primeiro de muitos petroleiros no Club.

1965: primeira visita ao Brasil do gerente do Club, Sr. Michael Miller.

1970: Fronape torna-se pela primeira vez Membro Pleno do Club.

1974: Sr. Michael Miller apresenta Sr. Hugh Wodehouse, do Club.

1977: Global Transporte Oceânico junta-se ao UK Club, inscrevendo o CAMACARI em maio de 1977, e o ALAMOA em janeiro de 1978. Capitão Jorge Pontual da corretora Casel, atuou como consultor pessoal do Sr. Lachmann.

Delivery of Jose Bonifacio at Kure, Japan by IHI on 24 January 1974

Depois de Capitão Pontual ter-se aposentado, a Sra. Ana Lucia Milliet, da Lloyd Paulista, foi nomeada corretora.

1978: Flumar Transportes Fluvial, subsidiária do grupo Louis Dreyfus na época, ingressa no UK Club através da corretora local, Aldebaran, representada pela Dra. Maria Helena Carbone.

1981: A empresa de projetos offshore Marpetrol, representada pelo Sr. Charles Tang, inscreve uma frota de barcos offshore no UK Club.

1983: Almirante Telmo Dutra de Rezende, Presidente da Petrobras, torna-se o primeiro Diretor brasileiro eleito para o Conselho Administrativo do UK Club.

1985: Sr. Vardilei Pessoa Santos assume responsabilidade como gestor de riscos da Fronape. Sr. Hugh Wodehouse apresenta Sr. Lance Hebert, do Club.

1986: Almirante Maximiano Fonseca, Diretor da Petrobras, é eleito Diretor do Club.

1989: Almirante Telmo Reifschneider, Superintendente da Fronape, é eleito Diretor do Club.

1992: Conselho Adminitrativo do Club reúne-se no Brasil, no Hotel Intercontinental, São Conrado, Rio de Janeiro, RJ Dr. Eugenio Koslinski, Superintendente da Fronape, é eleito Diretor do Club.

1995: Comandante Ronaldo Cevidanes, Superintendente da Fronape, é eleito Diretor do Club. Comandante Ronaldo já era muito conhecido por seu longo tempo de serviço a bordo do navio JOSÉ BONIFÁCIO, entre outros navios da Fronape, e era uma “figura paterna” para muitos dos oficiais da Fronape que serviram sob seu comando.

1999: Dr. Kensaku Saito, Diretor da Transpetro, é eleito Diretor do Club.

2004: Dr. Agenor César Junqueira Leite, Diretor da Transpetro, é eleito Diretor do Club, cargo no qual serve até o dia de hoje.

2011-2012: A Transpetro começa a receber a entrega de seus novos navios, construídos sob o projeto Promef. Os primeiros três navios, CELSO FURTADO, JOÃO CÂNDIDO e SÉRGIO BUARQUE DE HOLANDA, são segurados no UK Club.

2012: A Vale junta-se ao UK Club segurando 3 navios: ORE CAUÊ, ORE GUIBA e ORE PARATI.

UK Club’s Brazilian Directors

Admiral Telmo Dutro de Rezende
17 Outobro 1983 – 9 Janeiro 1986

Admiral Maimiano Fonseca
13 Outobro 1986 – 16 Outobro 1989

Admiral T B Reifschneider
16 Outobro 1989 – 6 Janeiro 1992

Dr Eugenio Koslinski
12 Outobro 1992 – 28 Septembro 1995

Cmt. Ronaldo Machado
23 Outobro 1995 – 8 Julho 1999

Dr Kensaku Saito
25 Outobro 1999 – 8 Julho 2004

Eng Agenor Cesar Junqueira Leite
25 Outobro 2004

O Itapagé apresentados aqui levou a equipe olímpic brasileira para os Jogos Olímpicos de 1932 em Los Angeles Cortesia de Mitchell Library, Biblioteca Pública do Estado de NSW, na Austrália – PXE 722/1839

Comandante Ronaldo Machado na ponte de comando do José Bonifácio

Comandante Ronaldo Machado (no comando), Oficial Chefe Charles França de Araújo e Silva e Primeiro Oficial Luiz Carlos Duarte (timoneiro) na ponte de comando do José Bonifácio

Jose Bonifácio em San Sebastiano 1980