



Riscos sérios

O acidente com o navio de minério da Vale no Maranhão, logo após o vazamento de petróleo no poço submarino da Chevron no litoral do Rio de Janeiro, e o primeiro vazamento no pré-sal, mostram de forma clara que o Brasil corre sérios riscos em função de seu desenvolvimento econômico e de uma maior utilização de sua costa para as mais diversas atividades.

Não há dúvida que o carro-chefe é a exploração do pré-sal. O tamanho da operação, seu ineditismo, sua complexidade, acidentes já ocorridos em campos petrolíferos submarinos em outros lugares do mundo, reforçados pelo acidente na costa de São Paulo, diretamente na área do pré-sal, permitem dizer que a possibilidade de acontecer um vazamento de grandes proporções existe e precisa ser tratada com todo o cuidado. Não apenas durante o processo de exploração dos campos, mas desde o início do projeto, com a delimitação clara das medidas de segurança e proteção das operações, em todas as suas fases.

Mas se o pré-sal assusta pelo risco potencial, acidentes muito mais prosaicos podem causar danos mais severos, inclusive porque podem acontecer em áreas sensíveis, tanto em termos ambientais, como em termos humanos.

O acidente com o navio da Vale é mais que um exemplo, é um alerta que precisa ser levado em conta pelas autoridades. Graças a Deus os danos dele decorrentes puderam ser minimizados e concentrados numa área delimitada, onde as medidas de segurança se mostraram eficazes.

Atualmente, acidentes como o do superpetroleiro Exxon Valdez, na costa do Alasca, e com outros navios, notadamente na costa atlântica da Europa, não deixam dúvidas quanto às probabilidades deles ocorrerem e de serem bem maiores do que um acidente na exploração do pré-sal.

Além disso, o risco de causarem danos de monta no litoral, afetando instalações humanas e o meio ambiente, é mais concreto do que uma mancha de óleo vazando no meio do oceano atingir a costa.

O acidente com o Exxon Valdez, acontecido já faz vários anos na costa do Alasca, não matou nenhum ser humano, não atingiu nenhuma cidade importante ou área densamente povoada e, no entanto, custou mais de 15 bilhões de dólares em indenizações, parte suportada pela empresa res-

ponsável pela embarcação, parte paga por suas seguradoras.

Por outro lado, os filmes mostrando a luta para tentar salvar navios de todos os tipos nas águas do Atlântico europeu são dramáticos, tanto pelo esforço extraordinário das pessoas envolvidas na tentativa de minimizar os danos, como nas imagens impressionantes da mancha de óleo se espalhando e avançando sobre o litoral.

Vale lembrar que não são apenas os petroleiros que representam risco desta natureza. Grande parte dos navios mercantes e de passageiros são movidos a óleo combustível, que, no caso de um acidente com a embarcação, pode vaziar de seus tanques, se tornando uma ameaça real para o litoral próximo.

A maior parte destes riscos pode ser segurada. O mercado segurador internacional oferece garantias amplas para as operações navais, tanto no que diz respeito às próprias embarcações, como aos riscos de responsabilidade civil decorrentes de sua operação.

Mas seguro existe para repor perdas. Ou seja, a indenização é eficiente para minimizar os prejuízos já ocorridos e não para evitar que ocorram. É uma missão importante, na medida em que preserva a capacidade de atuação do causador do dano e garante o pagamento dos custos para sua reparação, mas não consegue evitar que o acidente aconteça.

Cabe ao governo tomar as medidas para dar o máximo de segurança às atividades realizadas ao longo da costa brasileira. Uma que teria impacto positivo seria a exigência de seguros obrigatórios. Em primeiro lugar, em caso de acidente os danos estariam cobertos. Mas, tão importante quanto isto, o governo teria as seguradoras como aliadas para garantir a qualidade dos serviços. Afinal de contas, tudo o que elas não querem é pagar grandes indenizações. Assim, ao aceitarem estes riscos, elas se transformariam automaticamente em eficientes fiscalistas da qualidade dos serviços e equipamentos de seus segurados. ☺

Artigo publicado no Jornal O Estado de S. Paulo

Antonio Penteado Mendonça, presidente da Academia Paulista de Letras, sócio da Penteado Mendonça Advocacia e comentarista da Rádio Estádio/ESPN