

**O CASO EVER GIVEN E A AVARIA GROSSA:
uma análise operacional e comercial**

**THE EVER GIVEN CASE AND THE GROSS AVERAGE:
an operational and commercial analysis**

Mariana Paes de Figueiredo¹

RESUMO: Não obstante a importância do desenvolvimento comercial internacional e seus enfrentamentos, o debate das questões acerca da utilização de grandes navios se faz muito mais amplo do que uma mera observação dos problemas ou avarias que eles podem causar. Tais eventos podem e devem ser analisados de uma forma mais profunda e amplamente contextualizada, tanto no aspecto náutico, quanto no aspecto comercial. A cooperação entre esses entes desponta como uma ferramenta de extrema importância para a efetivação positiva dessa utilização. O caso do navio *Ever Given* foi utilizado neste artigo para demonstrar de forma tácita como um evento pode ter tantos desdobramentos positivos ou negativos, dependendo da cooperação existente entre tais entes, assim como a segurança marítima, tão necessária, mas às vezes tão colocada em prova em determinadas situações. Por fim, cumpre-se atestar que a avaria grossa é, sim, algo possível nesse caso, e poderia ter sido evitada, caso houvesse maior integração entre os entes intervenientes.

Palavras-chave: Condições meteorológicas; variação; avaria grossa; gestão náutica; gestão comercial.

ABSTRACT: Despite the importance of international commercial development and its paradigms, the debate about the use of large ships is much broader than a mere observation of the problems or damage that they can cause. Such events should be analyzed in a deeper and broader contextualized way, considering the nautical and commercial aspects. In this context, the cooperation between entities emerges as a high importance tool for the positive implementation of this kind of ships usage. The *Ever Given* case was used in this article to tacitly demonstrate how an event can have so many positive or negative consequences, depending on the existing cooperation between commercial and nautical aspects, as well as the importance of maritime safety, so necessary, but sometimes put to the test of its efficiency in certain situations. Finally, it is necessary to attest that the gross average is indeed possible, in this case, and that it could have been avoided, if a greater integration had happened between the entities involved.

Keywords: Weather conditions; beaching; gross average; nautical management; commercial management.

¹ Possui graduação em Direito e pós-graduação em Direito Marítimo e Portuário. Tem experiência na área de Direito com ênfase na área de Shipping, Comércio Exterior e Direito Marítimo e Portuário. Membro da ABDM - Associação Brasileira de Direito Marítimo.



1 INTRODUÇÃO

Em maio de 2021, o navio *Ever Given* encalhou no canal de Suez, obstruindo essa movimentada via marítima por uma semana, trazendo transtornos ao mesmo e a todas as demais embarcações escaladas para a travessia daquele local. O objetivo do presente artigo é analisar o referido encalhe sob a ótica da variação pela visão náutica, e sua posterior decretação de avaria grossa em uma visão comercial.

O crescimento da indústria de transporte marítimo e do tamanho dos navios desempenha um papel central na criação da economia moderna. “As embarcações ultra grandes para transportes de contêineres – ULCV’s em inglês – são muito eficientes em se tratando de transportar grandes quantidades e mercadorias pelo planeta”, disse em comunicado Tim Seifert, porta-voz da Hapag Lloyd, uma grande transportadora.

No entanto, na ocorrência do encalhe do navio porta-contêineres de 20 mil TEUS, *Ever Given*, desencadeou-se um grande congestionamento, pois ele bloqueou a vital passagem marítima por quase uma semana e causou dores de cabeça em transportadoras e donos de cargas em todo o mundo. Como exemplo, a empresa Michelin comunicou que, mesmo após o desencalhe do navio, a grande fila de espera para a passagem dos navios originou a falta de borracha natural, principal matéria-prima para a sua produção de pneus, paralisando por um ou três dias algumas fábricas situadas na Europa, como uma delas, na Espanha, na província de Burgos, município de Aranda de Duero. “*El bloqueo del canal de Suez impacta negativamente en el abastecimiento del caucho natural, por lo que ahora no se garantiza el producto para ir trabajando según las necesidades de producción asignadas para Abril*”, publicado através do jornal El Correo de Burgos.

De fato, os custos dos prejuízos pelos atrasos nas entregas das cargas, fora os das embarcações e demais entes intervenientes, chegam a uma quantia exorbitante, já que o canal de Suez é uma das principais artérias econômicas do mundo, por onde passam mais de 12% do comércio mundial, segundo dados da Autoridade do Canal de Suez.

O bloqueio causou não apenas um enorme congestionamento no canal, mas também custou um comércio global de US\$ 6 bilhões. O presidente da Autoridade do Canal de Suez



(SCA), tenente-general Osama Rabie, diz que “as receitas do canal estavam levando US\$ 14 a US\$ 15 milhões para cada dia de bloqueio” (*BBC News*). As seguradoras do navio, a indústria naval e os proprietários de negócios ainda estão calculando seus custos e perdas nesse incidente. Felizmente, o navio foi colocado para flutuar após sete dias em 29 de março e conseguiu navegar pelo canal. E a crise ainda não acabou. O tenente-general Osama Rabie “avisou que o navio e sua carga não poderão deixar o Egito se a questão dos danos for a tribunal” (*TRTWORLD*). O Egito quer em torno de US\$ 1 bilhão em compensação por todos os danos, incluindo operação de salvamento, custo de tráfego paralisado e taxas de trânsito perdidas durante a semana. O navio porta-contêineres está detido em um dos lagos de retenção do canal para investigação.

O valor do Canal de Suez não é medido apenas por seu papel na economia e no comércio. Tem forte valor estratégico na política global. O bloqueio ou fechamento do Canal de Suez têm consequências semelhantes para a política e segurança internacionais. Um bloqueio pode ser causado pela natureza ou erros humanos relacionados ao capitão e à tripulação do navio ou ao estado do canal. Um fechamento pode ocorrer com o uso da força por líderes e nações. O Canal de Suez foi usado no passado como um instrumento político por líderes e nações para cumprir certos objetivos de estado. Ameaças tradicionais e não tradicionais no Canal de Suez podem causar grande volume de dinheiro para as nações, escassez de mercadorias, aumento dos custos de transporte, que, como um todo, refletem nos preços das mercadorias. O aumento do preço dos bens de consumo devido a atraso na chegada, escassez e outros problemas de entrega tem potencial para produzir uma reação em cadeia na estrutura doméstica e pode levar à agitação nas nações e entre as nações. O impacto na estrutura regional e internacional pode ser severo.

O grande valor desse canal também está no fato de oferecer aos navios de carga uma rota entre a Ásia, Oriente Médio e a Europa sem ter que contornar o Cabo da Boa Esperança, no extremo sul da África, permitindo que os navios economizem 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.

A segurança marítima é uma garantia para o fluxo regular do comércio internacional e a segurança econômica em todo o mundo. Não é apenas determinada pela política regional, fatores



humanos e geográficos, mas também interconectada com a artéria marítima do mundo. A interconexão e interdependência das rotas marítimas devem ser levadas a sério. A segurança do Canal de Suez é adequadamente discutida com base na Teoria do Dominó, sendo uma cadeia difícil de ser rompida. O Corredor Indo-Pacífico, Oceano Árabe, Golfo de Aden, Bab al-Mandeb, Mar Vermelho, Canal de Suez, Mar Mediterrâneo e Oceano Atlântico estão fortemente entrelaçados na artéria marítima. O colapso da segurança em uma das rotas marítimas afeta negativamente a outra rota e a cadeia contínua. O futuro é uma área cinzenta sobre a segurança do Canal de Suez. Ele pode ser abalado por ameaças de segurança tradicionais ou não tradicionais, dependendo em grande parte da política de poder, interesse nacional dos estados, causas naturais, segurança do canal, fatores humanos e disputa sobre questões financeiras (compensações, taxas e pedágios) entre diferentes partes.

2 ENCALHE DO EVER GIVEN

2.1 Análise

A primeira questão a ser observada é o fato de a embarcação navegar a uma velocidade tão alta. Tinham conhecimento de um vento de intensidade considerável, o que poderia levar a pensar que ele deveria navegar mais devagar para ter mais controle da embarcação. Porém, o direcionamento de uma embarcação se dá pela força que a água faz ao passar pela porta do leme, ou seja, ao contrário do que se pensa, a velocidade auxilia na manobra. O propulsor é posicionado por ante avante do leme, fazendo com que sua descarga (empuxo) aumente o governo, e assim a velocidade da embarcação. O problema foi que o vento que empurrava a embarcação, que possui uma grande área vélica, empurrava não só lateralmente, como também pela popa (cerca de 3000 m² de área vélica de popa), dando seguimento à embarcação, mas não favorecendo a sua governabilidade. A governabilidade melhoraria aumentando o empuxo dos propulsores, que se tornaram menores que a força do vento potencializado pela grande área vélica.



Figura 1: Imagem de propulsor e leme de um grande navio demonstrando o empuxo.



Fonte: <https://blogs.sw.siemens.com/simcenter/propeller-simulation-drives-your-design-work-forward/>.

Nesse momento, a embarcação se encontrava em situação muito perigosa, com o vento aumentando a sua velocidade, e para ganhar governabilidade seria preciso mais propulsão/leme. Esses fatores somados podem explicar a razão de a embarcação estar com a velocidade tão alta. Uma embarcação tão grande, a cada curva ficaria mais difícil de ser governada, sendo sujeita ainda ao bank effect. Prevendo isso, o Comandante pode ter optado pelo encalhe intencional (varação) entendendo que quanto maior a velocidade, maior seria a energia que seria desprendida quando colidisse com a margem do canal, podendo causar um dano à estrutura do casco da embarcação em forma de trincas e possíveis vazamentos de óleo combustível. Nesse caso, evitando um mal maior, teria procedido ao encalhe de forma intencional, antes que a velocidade aumentasse mais ainda, de uma forma mais incontrolável e mais danosa ao navio e à carga, fora as vidas.

Ainda no campo das análises, caberia mais um questionamento. Sendo a varação a opção encontrada para parar a embarcação, porque não foi utilizado o artifício de largar os ferros (âncoras), que serviriam de freio para a embarcação até encalhar e também ajudariam no desencalhe? Única alternativa a esta pergunta foi o raciocínio de que devem haver cabeamentos e outras linhas ou dutos existentes no fundo do canal, e essa manobra certamente danificaria toda uma rede. Não foi encontrado relato oficial sobre a existência ou não de tais materiais no subsolo do canal.

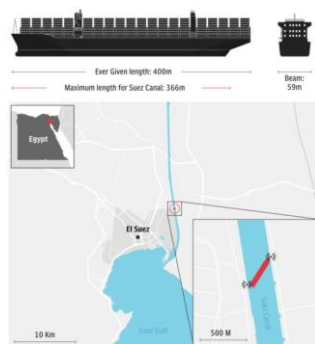


Com o auxílio da maré alta, uma frota de doze rebocadores conseguiu retirar o contêiner das margens de areia do canal. Depois o navio foi realinhado e retomou a navegação. Foram dragados 27 mil metros cúbicos de areia da parte da costa onde a proa do navio estava presa.

Levando-se em consideração o aumento expressivo do tamanho das embarcações que tenham permissão para navegar no canal, comparadas às obras estruturais efetuadas no canal no tocante à largura, profundidade e raio das curvas para receber tais navios, é de fácil observação que o nível de segurança tenha diminuído de forma significativa. A imagem abaixo demonstra também o subdimensionamento do canal em relação ao “Ever Given”. Cumpre informar também que navio maiores, como o HMM Algeciras, utilizam o canal de Suez como rota permanente.

É possível que o estudo desse caso possa fazer com que repensem as regras de navegação em canais estreitos, com relação ao tamanho e porte das embarcações já que já restou demonstrado que tal mudança se faz urgentemente necessária.

Figura 2: Imagem demonstrando a capacidade do canal para a travessia e o tamanho real do Ever Given.



Fonte: <https://www.naval.com.br/>.

2.2 Visão náutica do evento

A embarcação “Ever Given”, momentos antes do encalhe, navegava no sentido norte. Alguns fatores abaixo discriminados podem ter influenciado o ocorrido. Tal evento foi analisado com base em informações não oficiais e, portanto, espelha apenas uma mera opinião da autora,



sem embasamento técnico-oficial, supondo uma manobra em razão de condições apresentadas por algumas publicações e ensejando por fim a avaria grossa.

Foi observado naquela ocasião um vento Su-Sueste (SSE), com velocidade de 25 a 30 knots e rajadas de 40 knots. Outro fato importante é que, mesmo conhecendo o fator vento, a embarcação não fez uso de rebocadores, e ao encalhar no canal ela se encontrava com uma velocidade de 13 knots, considerada muito acima da velocidade máxima indicada para aquele tipo de embarcação trafegar naquele canal, cujo correto seria a velocidade de até 10 knots. Os portos egípcios de *Alexandria* e *Dekheila*, que ficam ao longo do Mediterrâneo, foram fechados na quarta-feira devido às más condições climáticas, disse a Autoridade Portuária de *Alexandria* em um comunicado, corroborando a existência de mau tempo.

O gerente técnico do “Ever Given”, Bernhard Schulte afirmou que não houvera nenhuma forma de poluição ou danos à carga e as investigações iniciais descartavam qualquer falha mecânica ou do motor como causa do encalhe. Logo após o desencalhe, o navio foi submetido à uma inspeção pela *American Bureau of Shipping* (ABS), classificadora da embarcação, e ela foi declarada como adequada para passagem para *Port Said*, onde sofreria outra avaliação antes de partir para *Rotterdam*, avaliação essa ainda não realizada devido ao arresto do navio.

O ocorrido foi declarado como avaria grossa pelo armador. Como se pode associar esse caso à avaria grossa? Foi intencional o encalhe? Que mal maior foi evitado?

2.3 Visão Comercial

Voltando um pouco na cronologia dos fatos, sabedores das condições climáticas, por que o Comandante não aguardou a melhora do tempo ou mesmo não solicitou o uso de rebocadores? Não é difícil observar que dentro do navio a gestão comercial tem uma influência muito grande nas decisões a serem tomadas, principalmente sobre a gestão náutica, esta que, baseada na segurança, toma ações preventivas que podem não dar em nada, mas trazem gastos. Já a gestão comercial, falando em lucro, passa uma aparência mais objetiva e real nos resultados, principalmente dentro de uma bandeira de conveniência. No entanto, quando o possível se torna realidade, os danos são impactantes.



Cabe registrar que as decisões tomadas pelo Comandante são absolutas e, mesmo que ele tenha sido pressionado a agir de forma mais relaxada no tocante à segurança, a embarcação sob seu comando não seguiria viagem, caso fosse essa a sua decisão.

É certo que o fato de concentrar cargas em uma única embarcação com capacidade de carga extraordinária traz grandes economias em um mercado voltado para redução de custos e novos alcances. Em um simples cálculo, vê-se economia de combustível, tripulação, tempo, manutenções, mas por outro lado, os limites para um iminente acidente ficam menores e as consequências catastróficas.

Como investir em mais segurança? Novos portos, novas infraestruturas portuárias, treinamento de tripulação, novos rebocadores. Seria necessária e urgente uma remodelação das estruturas e logística, que no Brasil se encontram altamente defasadas.

Passando para uma outra realidade não muito distante, pode-se observar esse mesmo quadro na indústria offshore. Os portos usados para atracação são muito antigos, como o caso do porto de Macaé (PMAC), no Rio de Janeiro. O porto de Imbetiba é um terminal de uso privativo gerenciado pela Petrobras, construído em meados dos anos 1970, tendo sido concebido para embarcações de até 40 m de comprimento. Há uma década já atracam lá embarcações de quase 100 m. O que mudou? A margem de segurança que diminuiu, e muito. O cais não mudou. A infraestrutura de retroárea recebeu um pequeno ajuste, mas os berços permaneceram do mesmo tamanho, atracando ao mesmo tempo e coladas muitas embarcações de tamanhos superiores ao que fora dimensionado, aumentando demais os riscos de abalroamento ou colisão.

A foto a seguir ilustra a dificuldade na atracação por falta de espaço nos berços do PMAC.





Fonte: <https://www.odebateon.com.br>.

Antes de adentrar na discussão específica de avaria grossa, é importante observar e debater a questão náutica envolvida no evento encalhe. As conclusões adotadas não traduzem toda a realidade dos fatos, haja vista não se ter os elementos técnicos de todo o evento. A opinião formada se baseou em informações colhidas através da internet e dados meteorológicos do local, junto com debates assistidos que foram somados à experiência náutica de dois CLC's, um com vasta experiência em navegação por esse canal e outro com experiência não somente em navegação, mas também em construção naval e especialista em danos a casco, que foram consultados para a elaboração de todo o respaldo técnico das possíveis manobras.

2.4 Decretação da Avaria Grossa

Mediante o exposto, com a suposta decretação de variação ou encalhe intencional, conforme demonstrado como uma hipótese de atitude pautada nos dados e esclarecimentos anteriores, pode-se enquadrar tal avaria marítima como uma avaria grossa, corroborando a tese levantada pelo armador sob o caso em questão.

Analise-se, então, como ocorre uma avaria grossa sob a ótica jurídica e usos e costumes utilizados como regras para a sua decretação.

Primeiramente, há que se proceder à definição de avaria e avaria grossa. Pelo Dicionário Aurélio:



AVARIA: 1. Dano ou prejuízo causado a uma embarcação ou às mercadorias que transporta. 2. Qualquer despesa extraordinária, não prevista, que se faça em benefício duma embarcação mercante e/ou da sua carga, durante a expedição marítima.

AVARIA GROSSA: Dano ou prejuízo em que incorre deliberadamente o Comandante, para evitar maior mal à embarcação, à sua carga e/ou aos demais interessados na expedição marítima.

Entende-se por conceito de avaria grossa a conduta intencional voluntária adotada pelo Capitão do navio com o objetivo de evitar um mal maior à expedição marítima. O ato de avaria grossa deve contemplar o requisito de intencionalidade e estar consubstanciado na segurança comum, sendo uma ação consciente em prol do benefício comum. O instituto de avaria grossa se baseia em simples princípio de solidariedade, segundo o qual aqueles que se beneficiam de um resultado favorável devem contribuir para alcançar os custos da operação.

A mesma encontra seu fundamento histórico por volta de 916 a.C. e fazia parte dos costumes do comércio marítimo em Rhodes. Embora não se possa afirmar com certeza sobre esse aspecto, uma comunidade que elaborou as Leis de Rhodes, conjunto de normas acerca do instituto de avaria grossa, muito provavelmente não teria se esquecido de proteger o comércio marítimo contra os riscos a ele inerentes, através do seguro.

Nos primórdios, era praxe o comerciante acompanhar o carregamento embarcado a fim de vendê-lo no porto de destino. Aí, normalmente, ele adquiria mercadorias que se faziam necessárias em seu domicílio e embarcava com elas de volta ao seu país. Por essa razão, era comum encontrar-se em um mesmo navio diversos negociantes, cujos carregamentos excessivos acarretavam, em alguns casos, problemas de segurança para a navegação. Em situações de mar forte ou tempestade, a providência imediata era a de alijar parte do carregamento da aventura marítima. Em não raras situações, deve ter havido calorosas discussões quanto à carga que deveria ser primeiro alijada, pois nenhum dos seus proprietários gostaria de suportar tal sacrifício.

A fim de evitar esse tipo de inconveniência a bordo, em momento de perigo, quando não há tempo para tais discussões, é que se criou a idéia de participação dos interesses envolvidos na aventura, ou seja, a carga e o navio, na divisão proporcional do prejuízo sofrido pelo dono da carga alijada e de que participaria também aquele último.

São elementos exigidos para um ato de avaria grossa:



Regra A das Regras de *York-Antuérpia* diz o que se segue:

Há um ato de avaria grossa quando, e somente quando, qualquer sacrifício ou despesas extraordinárias são intencional e razoavelmente efetuados ou incorridos para a segurança comum, com o propósito de preservar do perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum. Sacrifícios e despesas devem ser suportados pelos diferentes interesses contribuintes, de acordo com a orientação delas constante.

Somente em 1779 aparece pela primeira vez, na Inglaterra, o termo avaria grossa em um julgamento, quando o Lorde Stowell, na Corte do Almirantado, disse que “avaría grossa é uma perda ocorrida, pela qual todos a que ela se concernem são obrigados a contribuir pró-rata, porque ela aconteceu para o benefício geral e a preservação de todos.”

Em 1801, o Juiz Lawrence, no julgamento do caso *Birkley X Presgrave*, no Tribunal de Justiça do Rei, assim escreveu:

“Todos os prejuízos que se originem em consequência de sacrifícios extraordinários feitos ou despesas incorridas para a preservação do navio e da carga torna-se avaria grossa e deve ser suportada proporcionalmente por todos os que são interessados”.

Em 1906, foi editado na Inglaterra o *Marine Insurance Act*, que é considerada a mais completa definição de avaria grossa, a saber:

“Seção 66:

(1) Um prejuízo de avaria grossa é um prejuízo causado por ato ou por consequência direta de um ato de avaria grossa. Isto inclui não só uma despesa de avaria grossa como também um sacrifício de avaria grossa.

(2) Há um ato de avaria grossa quando qualquer sacrifício ou despesa extraordinária é voluntariamente e razoavelmente efetuada ou incorrida no tempo do perigo e com o propósito de preservar a propriedade em perigo na aventura comum.”

Além do já citado Juiz Lawrence, no julgamento ocorrido em 1801, e de outro julgamentos, temos mais definições, como por exemplo:

Juiz Wilde, no caso *Hallet X Wigram*, em 1850:

“A reclamação de avaria grossa nasce onde parte de uma carga ou do navio é destruído de maneira a salvar o restante de algum iminente perigo se, durante uma viagem, pela força do tempo ou outra coisa, um navio está a perigo imediato de se perder e parte da carga é alijada, ou o mastro cortado e jogado borda afora, como uma maneira de prevenir uma perda total do navio e da carga, sendo esta perda incorrida para o benefício comum de todos os envolvidos, não será sustentada pelo proprietário do navio somente, mas por uma contribuição geral de todos.”

Juiz Lord Esher, no caso do *Ocean Steamship Co. X Anderson*, em 1883:



“Sempre que sob circunstâncias extraordinárias de perigo tanto para o navio quanto para a carga, um sacrifício voluntário de dinheiro (leia-se, propriedade ou dinheiro) é feito para salvar ambos, navio e carga, a despesa pela qual ambos navio e carga são salvos, a pessoa que efetuou o sacrifício voluntário é intitulada a reclamar sobre os outros, cuja propriedade tenha sido salva pelo sacrifício voluntário feito em seu lugar, assim como o seu próprio, para uma contribuição de avaria grossa.”

Segundo Miguel Zogahib, especialista em Acréscimos, Faltas e Avarias de Cargas, para que exista a figura da avaria grossa alguns fatores têm que se fazer presentes. Caso estes fatores não sejam observados, o sacrifício e/ou a despesa não serão considerados como sendo de avaria grossa:

I - ATO INTENCIONAL – A característica principal da avaria grossa é que ela resulta de uma ação intencional do ser humano. A avaria grossa se origina de um dano intencionalmente feito, de uma despesa intencionalmente efetuada, pela vontade humana. Distinguindo-se da avaria grossa temos o prejuízo ou dano causado ao navio ou à carga, fora da decisão humana ou pelos perigos do mar, a chamada avaria particular.

II- EXTRAORDINÁRIO – Despesas ou sacrifícios têm que ser de caráter extraordinário. Este é outro ponto de grande importância para determinar se o prejuízo se tornará uma reclamação a ser considerada como avaria grossa. Entende-se como extraordinário tudo o que não está descrito antes e além daquelas despesas e ações previstas, que são feitas pela tripulação para cumprir o contrato de transporte, ou seja, despesas não programadas para a viagem.

III - SEGURANÇA COMUM – O ato precisa ser visando a segurança comum. Não será admitida a avaria grossa uma despesa efetuada para resolver o problema de um só interesse. Um exemplo clássico é do navio que entra em um porto, que não o de escala, para reparar avarias em sua frigorífica, com carga frigorificada a bordo. Se houver dano a esta carga, na frigorífica, será um dano de avaria particular à carga e os danos nas máquinas da frigorífica uma avaria particular do navio, uma vez que, com a frigorífica danificada, o navio e o restante da carga nos porões poderiam seguir viagem sem perigo.

IV - FINAL FELIZ – A aventura tem que terminar bem, isto é, o ato de avaria grossa visa o salvamento do interesse envolvido na aventura marítima comum de maneira que chegue ao destino, quer por inteiro, quer a parte salva. Deve haver um resultado útil. O valor contribuinte é o valor do bem no destino. Se este não chega, não há contribuição da avaria grossa.

V - RAZOABILIDADE – o ato tem que ser feito sob a égide da razoabilidade. A prudência e o razoável devem estar presentes em todos os atos, a qualquer tempo, em qualquer lugar. E a avaria grossa não pode ser uma exceção. Os sacrifícios têm que ser prudentes, as despesas justas e razoáveis. É lógico que na hora do perigo, o Comandante tendo que decidir no momento de uma grave situação, agirá conforme julgar o melhor caminho a ser tomado, em que se pese parecer a outros, longe do perigo, que poderia haver melhor solução. É muito difícil para os homens de terra compreenderem e julgarem as decisões dos homens do mar, quando seus navios, suas cargas e suas tripulações, principalmente, estão em momento de perigo de tudo se perder.

VI - EXISTÊNCIA DO PERIGO – Precisa haver, de fato, um tempo de perigo, existência do perigo e não somente o medo de haver um perigo. O perigo pode não ser iminente, mas ser real e pode ser iminente mas não se tornar real.



Ainda quanto às Regras de *York-Antuérpia*, veja-se também as regras numéricas e o enquadramento expresso da variação como uma das situações que configuram avaria grossa:

I- [...]

V- Encalhe Voluntário – também denominado ‘variação’

[...].

Como elemento de racionalidade, há que se observar a finalidade do ato e se o seu propósito é preservar a propriedade de um perigo presente ou futuro; isso então bastará, desde que o ato seja intencional e razoavelmente levado adiante para esse fim, como se pôde verificar na questão do aumento considerável da velocidade, ou seja, perigo presente, ensejando a intencionalidade do encalhe para preservar, de fato, não só a propriedade, já que a mesma poderia ter sido bem mais avariada caso a velocidade aumentasse ainda mais, demonstrando também um raciocínio de perigo futuro, que inclusive poderia trazer danos ambientais em possíveis rompimentos ou amassamentos do casco feitos em maior intensidade com consequentes vazamentos de óleo.

Levando em consideração a motivação do Comandante, quando ele decide sobre o ato a ser executado, este deve ser intencional e razoável em todas as circunstâncias que estão, ou deveriam estar, presentes em seu pensamento quando ele delibera sobre isso. Em alguns países, a jurisprudência vai adiante, e estipula que se o Comandante está razoável e justificadamente sob a impressão de que o navio está em perigo, isso pode ser suficiente para tratar as medidas que ele vier a tomar como atos de avaria grossa, mesmo que mais tarde seja verificado que não havia razão para a sua preocupação, e que em um ponto de vista objetivo o navio não estava em perigo.

Passando à análise do quesito perigo, veja-se a definição, também segundo o Dicionário Aurélio:

Perigo: 1. Circunstância que prenuncia um mal para alguém ou alguma coisa; 2. Aquilo que provoca tal circunstância; risco.

Se preannunciar significa “anunciar antecipadamente, predizer”, numa situação de encalhe pode-se predizer, antes que esteja ocorrendo, uma situação de perigo.



O perigo é um pressuposto também fundamental na decretação do ato de avaria grossa, inclusive havendo correntes que defendam a tese de que ele deveria ser iminente e outras defendendo que ele deve ser real, sendo a mera possibilidade uma situação excludente para o enquadramento do ato em avaria grossa.

Conforme Octaviano Martins (2015, p. 704), “A avaliação da existência e a dimensão do perigo se submetem ao juízo de razoabilidade do Comandante.”

Exemplo de uma corrente que enumera a necessidade de o perigo ser real:

Precisa haver, de fato, um tempo de perigo, a existência do perigo, e não somente o medo de haver um possível perigo. É muito difícil definir o grau de real perigo que precisa estar presente para que se consubstancie o ato de avaria grossa. O perigo pode não ser iminente, mas ser real. E, também, pode ser iminente, mas não se tornar real. Entretanto, para ser admitido na avaria grossa, o prejuízo tem que ter nascido de um perigo cuja iminência e o grau de realidade sejam um fato inconteste. Exemplo de um perigo real, mas não iminente: um navio em pleno oceano, sem hélice, mar calmo, tempo bom. Pedir socorro, rebocar este navio para um porto seguro, é uma medida tomada pela segurança comum e razoável, pelo extraordinário do momento. Já um navio que navega normalmente e o Comandante resolve abrigar-se em um porto de refúgio, por causa do aviso aos navegantes de um possível forte mau tempo que se aproxima, e, ao final, o mau tempo não ocorreu, isto é prudência tão somente, e não serão consideradas como avaria grossa as despesas desta decisão”. (MIRANDA FILHO, 1995, p. 68).

No caso em pauta, pode-se observar a conduta da variação como intencional, haja vista ter sido efetuada em razão da alta velocidade sob influência da tempestade de vento que ocorria no local, caracterizando a existência do perigo de forma real, fática, e tendo a atuação do Comandante como salvaguarda do bem comum e das vidas a bordo.

Em suma, haverá situação capaz de caracterizar-se como avaria grossa sempre que navio, carga, frete e outro interesse se encontrarem diante de perigo iminente; ou ocorrer sacrifício de bens ou desembolso de despesas para evitar tal perigo; ou ainda, que, em decorrência de tais medidas, a segurança da aventura marítima comum às partes nela envolvidas seja atingida.

2.5 Seguro Marítimo

No direito inglês, a obrigação se limita à contribuição para sacrifícios e despesas incorridas à obtenção de uma situação de segurança para todos os interesses envolvidos na aventura marítima. Tal conceito inglês, parece, destarte, dissociado do que a lei brasileira estatui, enfatizando esta o benefício de todos e a segurança da viagem. A diferença reside, então, em se



saber de que forma as consequências do ato de avaria grossa são vistas como parte dele, o que só poderá ser aferido caso a caso.

Com efeito, se as partes da aventura, comerciantes em sua maioria, viajavam com a carga e comercializavam-na nos portos de escala e compravam novos carregamentos, não deveria haver empecilho para que a repartição dos prejuízos consequentes aos perigos do mar, ou da fortuna do mar, como então se dizia, não pudesse ser feita, muitas vezes logo após a flagrância do acontecimento. Modernamente, entretanto, a situação é outra. Uma embarcação de carga geral ou um navio, que transporte contêineres, em regra, tem a bordo inúmeros interessados na carga (embarcadores, consignatários) que, obviamente, não viajam com ela. Além disso, os carregamentos de hoje, natural consequência do avanço tecnológico da sociedade moderna, envolvem somas vultuosíssimas, chegando por vezes a milhões de dólares.

São esses valores que, em caso de avaria grossa, deverão contribuir em proporção dos benefícios, respeitadas as regras relativas à regulação respectiva. Em face dessa complexidade, os transportadores (donos do navio ou armadores) geralmente empregam profissionais especializados, reguladores de avarias, cuja missão é elaborar laudo sobre o assunto. Ainda em decorrência da aludida complexidade, que não permite que a avaria grossa possa ser regulada imediatamente, em alguns países é lícito ao Comandante do navio reter a carga até que lhe seja dada garantia de pagamento de contribuição futura. Alternativamente o Comandante tem o direito para exigir, antes de abrir as escotilhas do navio, que os consignatários da carga prestem fiança idônea ao pagamento da avaria grossa, a que suas respectivas mercadorias forem obrigadas ao rateio da contribuição comum. (Código Comercial Brasileiro, art. 784)

Contudo, na prática, os transportadores normalmente se satisfazem com o recebimento de cartas de garantia fornecidas por terceiros, geralmente companhias seguradoras, Clubes de P and I ou bancos.

A avaria grossa independe da existência de qualquer contrato, pois o instituto tem origem na prática do mar, por assim dizer, ou, como querem alguns, nas próprias leis do mar, no sentido de que todos se beneficiam equitativamente e contribuem de algum modo para o benefício obtido.



Do ponto de vista do seguro marítimo, o instituto de avaria grossa merece ser examinado à luz de critérios específicos que se lhe aplicam. Em situações em que se declara avaria grossa, independentemente da circunstância de haver ou não direito de o transportador exigir dos demais interesses envolvidos na aventura marítima as contribuições respectivas, é possível que os seguradores sejam chamados a honrar tais obrigações pelos seus segurados ou a reembolsá-los em suas respectivas proporções de participação, sujeito o pagamento ou reembolso a que o ato de avaria grossa seja consequente a um risco coberto pela apólice e a limites contratuais de responsabilidade.

Para que o dano sofrido pelo navio ou pela carga possa ser considerado como avaria grossa a cargo do segurador há necessidade de sua apuração pelo regulador respectivo. Tais exemplos de sacrifícios incorridos por força de ato de avaria grossa devem ser tratados de forma diversa daquela utilizada para os casos de contribuição decorrente de despesas efetuadas. Os sacrifícios podem se constituir em prejuízos oriundos de riscos cobertos pela apólice e serão, nesses casos, ressarcidos dos respectivos seguradores como avaria particular. Pagas as devidas indenizações, estes ficarão sub-rogados nos direitos dos segurados, habilitando, destarte, tais créditos a partir do laudo de avaliação da avaria grossa.

Independentemente de se considerar a existência do seguro, questão interessante seria a de se saber qual o máximo de contribuição a que poderia ser obrigado a contribuir cada um dos interesses envolvidos na aventura marítima. O problema está diretamente ligado às dificuldades que certamente apareceriam caso se pretendesse cobrar do interessado contribuição maior do que o valor do bem sujeito a risco, embora tal proceder não fugisse ao princípio basilar da avaria grossa: o da equidade. Para os americanos, espera-se que os interesses envolvidos sejam responsáveis por todos os custos razoavelmente incorridos para levar a aventura marítima até seu termo final, mesmo que tais custos razoavelmente ultrapassem o valor da propriedade salva. Tal princípio, sem dúvida, pode ser considerado aceito pelos seguradores que concordam em pagar despesas incorridas no salvamento do navio ou na sua tentativa, mesmo quando ocorre perda total.



A estada do navio em algum porto geralmente conduz a uma situação de atraso, que pode ensejar prejuízos, incidentes sobre a carga transportada, navio e frete. Quanto ao frete, será pago com o atraso correspondente, sobre a carga, esta poderá perder a oportunidade de ser vendida e sobre o navio em razão de não ser possível durante aquele período ser utilizado em sua atividade de meio de transporte, além do que o armador terá que pagar as soldadas e as despesas de manutenção da tripulação.

Por fim, uma vez que as respectivas contribuições se baseiam no valor líquido do bem salvo, acrescido da parte que foi objeto de sacrifício, os reguladores em regra procedem a uma avaliação para cada um dos interesses envolvidos. A avaliação de uma embarcação apresenta considerável dificuldade porque pode ser enfocada sob diversos ângulos: custo de reposição, capacidade de gerar frete, local em que se acha, etc. Tal proceder deve ser realizado no porto em que a viagem termina e no estado em que a mesma se encontra, deduzindo-se o custo dos reparos subsequentes ao ato de avaria grossa, antes da chegada e que não seja admitido na regulação. Esse montante representará o valor salvo em benefício do dono da embarcação, e que será considerado como valor contribuinte.

O frete, por seu turno, contribui a partir dos valores constantes do contrato de transporte (*BL* ou *Charter-Party*). Se o mesmo se encontrar a risco do transportador será necessário deduzir-lhe as despesas efetuadas antes do ato de avaria grossa, para que, com isso, como no caso do “Ever Given”, se possa chegar a um valor líquido do frete salvo, que será o seu valor contribuinte. Se o frete foi pago adiantadamente, ele na verdade é parte do valor da carga, estando, pois, a risco do seu proprietário, devendo ser adicionado para fins de obtenção do respectivo valor contribuinte. Portanto, em matéria de frete, responsável pela sua contribuição em avaria grossa é o interesse a cujo risco ele se encontrar.

A carga contribui em função do seu valor obtido no porto de destinação final, considerando-se o estado em que a mesma se encontre, menos as despesas incorridas até a chegada, tais como: frete, impostos e taxas. Não se deduzem, entretanto, o custo do seguro e outras despesas que já tenham sido incluídas no seu preço. Ao valor líquido deve ser adicionado o relativo ao sacrifício imposto pela avaria grossa e outras despesas decorrentes do acidente.



A disponibilidade de recurso contra apólices de seguros de carga marítima também não é garantida, visto que a maioria dos seguros de carga marítima não cobre perdas devido a atrasos. Haverá atrasos para as embarcações que já estão próximas às entradas do canal, onde as embarcações decidem aguardar a liberação do bloqueio. Os navios que decidiram desviar de sua viagem planejada para fazer a rota mais longa através do Cabo da Boa Esperança chegarão mais tarde que o planejado.

A maioria das apólices de seguro de carga adota as *Institute Cargo Clauses* emitidas pelo *Institute of London Underwriters Wordings*. Essas redações adotam a escolha da lei e da prática inglesas. Isso significa que os termos do *UK Marine Insurance Act 1906* serão aplicáveis. A maioria dessas políticas são de todos os tipos de riscos, e o atraso é excluído, de acordo com a cláusula 4.5:

“4.5: *Loss damage or expense proximately caused by delay even though the delay be caused by a risk insured against t(except expenses payable under Clause 2 above)*

2.0: *Constructive Total Loss (CTL)*

Becoming a total loss, expenditure greater than its value when preserved would have to be incurred. This is simply a commercial total loss. The goods may still be available in specie but the cost of repair or reconditioning or recovery may exceed the value upon arrival. A CTL occurs where the subject-matter insured is so damaged that (a) either its actual total loss appears to be unavoidable, or (b) in order to prevent it from”

Isso se aplicaria a menos que a política fosse alterada por endosso para remover essa exclusão, que seria a ação razoável e prudente a ser tomada pelos segurados.

De acordo com a *Lloyd's list*, revista especializada em navegação, 90% das cargas marítimas não estão seguradas em caso de atraso. Como explica o sócio do Kincaid Mendes Vianna Advogados, Lucas Leite Marques, existem tipos de seguros diferentes e a luta das partes para conseguir o ressarcimento deve se prolongar pois no mercado da navegação, normalmente, os navios pertencem a uma empresa e são afretados para outros usuários, sendo este o caso do “Ever Given”, que é japonês mas está afretado para uma empresa de Taiwan.

2.5.1 Impacto nas Seguradoras

Como todo mundo, os profissionais desta área ainda estão observando como os desenvolvimentos acontecerão, mas o pagamento já está sendo avaliado como provável de chegar



a dólares de nove dígitos. Reivindicações de casco, maquinário e carga poderiam ser bastante limitadas já que o navio em si, tanto quanto se sabe, não foi seriamente danificado e a carga se encontra praticamente ilesa. A exposição de alto preço é de responsabilidade da Autoridade do Canal de Suez, que já decidiu impor penalidades e compensação por sua perda de receita.

O canal é um grande gerador de divisas para o regime e sua importância só foi reforçada pela queda na receita do turismo, que inevitavelmente veio como herança desta pandemia.

A reclamação da SCA quebrou a retenção de \$ 10 milhões e já até mesmo excedeu a retenção coletiva de \$ 100 milhões fornecida pelo *International Group of P and I Clubs*, ao qual o *UK Club* é afiliado, atingindo assim a camada de resseguro. A agência de classificação *Fitch* sinalizou o sinistro como um grande evento de perda para o mercado de resseguros, em uma escala suficiente para prejudicar os lucros das resseguradoras, mas não a ponto de colocar as classificações de crédito em risco. Segundo Lars Lange, secretário-geral da *International Union of Maritime Insurance* enfatizou que a extensão dos sinistros ainda é desconhecida e que este único caso não pressionaria o mercado de seguros, sendo o quadro mais amplo o da responsabilidade, podendo esta ser desesperadora, mas reconhece a possibilidade levantada por *Fitch* deste sinistro chegar ao mercado de resseguros.

Peregrine Storrs-Fox é diretor de gerenciamento de risco do *TT Club*, uma mútua marítima especializada em seguros para empresas de transporte e logística, sendo um de seus pilares o seguro de contêineres e que está envolvida no incidente, relatou que a exposição média geral dos contêineres será mitigada pelo valor da carga carregada pelos contêineres, mas que será mínima pois os grandes danos à carga parecem improváveis, pelo menos ainda neste estágio.

Andreas Povlsen, diretor-gerente da *Hayfin* e chefe de equipe da *Maritime Funds* disse que todos têm um interesse comum na retomada dos fluxos comerciais normais e previu uma mudança regulatória na esteira do incidente do “Ever Given”. “o Canal de Suez é um grande negócio para o Egito. É cerca de US\$ 200.000 a US\$ 400.000 para os navios passarem (dependendo do tamanho e do custo existente para contornar o Cabo da Boa Esperança), então é muito dinheiro.” Uma possibilidade real agora são estipulações regulatórias mais rígidas, especialmente para os maiores navios com maior risco de bloquear o canal. Outra questão é como



as seguradoras vão precificar a perspectiva de recorrência de tal evento, especialmente para os grandes navios e se esse fator pode impactar nas decisões de roteiro.

2.6 Clubes de P&I

Os clubes de P&I, clubes de proteção e indenização, são associações formadas por grupos de armadores que estipulam efetuar os seguros necessários à sua embarcação em base de mutualismo, através de contribuições proporcionais ao pagamento dos prejuízos sofridos pela comunidade consorciada anualmente. Tais contribuições denominadas *calls* são calculadas em função da tonelagem pertencente a cada sócio e registrada na associação e dos prejuízos suportados pelos membros, acrescidos das despesas de gerenciamento da entidade. Ele protege os navios de longo curso e respectiva carga contra sinistros e circunstâncias de responsabilidade civil.

Historicamente, surgiram na Inglaterra em 1720 duas companhias seguradoras, a *Royal Exchange* e *London Assurance*. Por serem únicas, praticavam uma espécie de monopólio no seguro, praticando taxas nem um pouco moderadas, o que não satisfazia os armadores ingleses, fora que, na maioria das vezes, os armadores possuíam escritórios em cidades marítimas afastadas de onde operavam os seguradores, na cidade de Londres, trazendo muita dificuldade de comunicação entre as partes, e a correta apropriação de perdas decorrentes de sinistros e pronto pagamento. Não demorou muito para que os armadores com bases de operação no mesmo porto formassem pequenas associações não lucrativas para proporcionar um ao outro seguro cobrindo os riscos de viagem.

O princípio que vigia nos chamados *Hull Clubs* era a de que cada membro concordava em dividir com outros membros do clube o custo de qualquer prejuízo de casco que sofresse, rateado proporcionalmente de acordo com a tonelagem dos navios que cada um fosse proprietário. A grande vantagem no sistema era a de que não havia o pagamento antecipado do prêmio, mas uma partição posterior dos prejuízos, permitindo um maior controle sobre as reclamações.

Em 1874 uma então denominada *indemnity association* foi formada para oferecer cobertura securitária por responsabilidades por perdas e danos à carga. A necessidade de tal



cobertura se fez presente quando da decisão de um tribunal no caso *Western Hope*, em que foi decidido que um armador não poderia contratar sua responsabilidade por perdas a carga quando seu navio tinha se desviado do contrato de viagem original. O constante desenvolvimento das leis marítimas com o rápido aumento do volume e complexidade do comércio internacional, dos riscos cada vez maiores, levou a expansão das sociedades de proteção e associações de indenização e, estas finalmente vieram a se fundir para formar os antecessores dos atuais Clubes de Proteção e Indenização.

As políticas de cobertura dos clubes P&I se norteiam com base na gestão de riscos e responsabilidade civil concernentes a carga no campo das faltas e avarias, tripulação, trabalhadores avulsos, danos ambientais, terceiros; e, ainda, nas multas aplicadas pelas autoridades.

Em regra, evidenciam-se as seguintes hipóteses relacionadas às coberturas de responsabilidades dos armadores:

- I – participação em avaria grossa;
- II – risco de colisão, em relação à carga e às avarias causadas à propriedade de terceira parte, a objetos fixos e flutuantes;
- III – avarias a navios, carga, e outros objetos que não decorram de abaloamento ou colisão;
- IV – perda ou falta de carga ou outra propriedade;
- V – custas e despesas com remoção de navio ou restos de navio naufragado;
- VI – cobertura de danos pessoais;
- VII – responsabilidades impostas aos armadores por novas leis;
- VIII – multas por infrações à legislação;
- IX – despesas com salvamento e contratos de reboque;
- X – responsabilidades relativas a contratos de aluguel de aparelhamentos de carga ou descarga;
- XI – despesas de quarentena;
- XII – despesas de greve;
- XIII – cobertura de prejuízos e penalidades em casos de poluição marinha;
- XIV – avarias ou compensação por perda de vida, acidente pessoal ou doença causada a uma terceira parte;
- XV – assistência a tripulantes e terceiros, que estejam visitando ou trabalhando na embarcação, em casos de doenças, acidentes pessoais, providências relativas a documentação, viagem de retorno a seus países de origem, repatriação, substituição de tripulantes;
- XVI – perda de pertences da tripulação;
- XVII – cobertura de despesas da arribada;
- XVIII – pagamento de indenizações a vítima ou seus familiares em casos de acidentes de trabalho.



Portanto, a importância dos Clubes de P&I reside em que sua participação objetiva suprir lacuna deixada pelos mercados seguradores. Em outras palavras, as coberturas que os mesmos tomam a si são aquelas que o mercado não pretende conceder por várias razões. No contexto dos riscos não cobertos, geralmente se inserem os contratos de indenização superiores ao limite legal, pagamentos comerciais, falta de documentação e deliberação de carga sem apresentação do conhecimento original, avarias e faltas em cargas raras e valiosas sem autorização prévia e desvio injustificado de rota.

Os clubes de P&I também oferecem coberturas securitárias especiais, a saber:

- I – *Freight Forwarder Insurance* - que promove cobertura quando o armador efetua contrato com terceiros, agindo como *freight forwarder*
- II – *Through Transit (TT)* – cobertura a sinistros relacionados ao transporte multimodal, portos e terminais, proprietários e operadores de transporte, equipamentos e logística;
- III – *International Transport Intermediaries Club* – contempla a cobertura em caso de erro e/ou omissão dos agentes próprios dos armadores e/ou proprietários de navios, excluindo, em regra, os erros operacionais;
- IV – *Time Charterers Liability* – contra avarias causadas aos navios afretados;
- V – *Bunker Insurance* – abrange cobertura securitária ao combustível comprado pelos fretadores em caso de *time charter*;
- VI – *Strike Insurance* – cobertura usualmente contratada nos navios *tramp* promovendo cobertura de quantias fixas de diárias em situação de greve, bloqueios, fechamento e congestionamento de portos, etc.;
- VII – *Shipowners Liability Insurance* – referente à responsabilidade civil por perdas e danos ocorridos à mercadoria;
- VIII – *Slot Charter Insurance* – ampara coberturas aos afretadores (*charters*) que assumem responsabilidades similares ao armador (*owner*) ou subafretadores (*sub-charterer*) e compreende responsabilidades concernentes a carga e frete, podendo, ainda, incluir danos aos navios e, em raras circunstâncias, reclamações por poluição (*pollution claims*)

O UK Club seguiu o proprietário do *Ever Given* por certas responsabilidades de terceiros que podem surgir de um incidente como este - incluindo, por exemplo, danos causados à infraestrutura ou reclamações por obstrução. A própria embarcação e sua carga foram seguradas separadamente.

3 DETENÇÃO DO EVER GIVEN

Apesar de ter sido desencalhado no último dia 29, o navio gigante *Ever Given*, operado pela *Evergreen Marine*, permanece no Canal de Suez. De acordo com a agência de notícias



Reuters, o porta-contêineres, que virou notícia em todo o mundo ao bloquear a importante rota marítima por seis dias após uma rajada de vento de areia, está estacionado em um lago entre duas seções do canal, proibido de partir.

A detenção por ordem judicial atende a um pedido da Autoridade Egípcia do Canal de Suez (SCA, na sigla em inglês), responsável pela administração local e pelo desencalhe do *Ever Given*. A entidade busca uma indenização no valor de US\$ 916 milhões contra o japonês *Shoei Kisen*, proprietário do navio.

Em 7 de Abril, os proprietários do contêineres receberam uma reclamação da SCA no valor de US\$ 916 milhões e a efetivação do arresto do navio. Apesar da magnitude da reclamação, que em grande parte não fora suportada, os proprietários e suas seguradoras têm negociado de boa fé com a SCA. Em 12 de Abril, uma oferta generosa e cuidadosamente considerada foi feita à SCA para resolver o seu pedido, que fora negado. O SCA não forneceu uma justificação detalhada para esta reivindicação extraordinariamente grande, haja vista que o encalhe não resultou em poluição e nenhum ferimento ou vítima. O navio voltou a flutuar após seis dias e o Canal de Suez prontamente retomou suas operações comerciais.

O *UK P&I Club*, segurador do navio de carga *Ever Given* que encalhou no Canal de Suez em março, disse ter entrado com um recurso em um tribunal egípcio sobre a detenção do navio pelas autoridades.

O “*Ever Given*” está fundeado em um lago entre duas seções do canal desde que foi desencalhado em 29 de março e foi pego nessa disputa legal. O *UK Club*, a seguradora de proteção e indenização (P&I) do navio, disse que a mudança era necessária, pois não havia sido possível resolver a questão sem o envolvimento contínuo dos tribunais egípcios.

"O recurso contra a prisão foi feito por vários motivos, incluindo a validade da prisão obtida em relação à carga e a falta de provas para a alegação muito significativa (da Autoridade do Canal de Suez)", disse o documento.

A Autoridade do Canal de Suez disse que as investigações sobre o encalhe do *Ever Given* continuavam junto com os esforços para chegar a um acordo com a seguradora e o proprietário do navio.



O *UK Club* disse que o pedido do canal incluía US \$ 300 milhões para um "bônus de salvamento" e US \$ 300 milhões para "perda de reputação".

Uma audiência sobre o recurso foi realizada em 4 de maio, tendo sido rejeitado e o tribunal de *Ismailia*, no Egito, manteve a ordem original de que a embarcação e sua carga só podem ser liberadas da prisão mediante o pagamento dos proprietários da reclamação total da SCA, em vez de liberar a embarcação com base na garantia da reclamação sendo fornecida.

Na semana passada, a Autoridade do Canal de Suez permitiu que dois tripulantes do navio voltassem para casa na Índia, uma medida que o *UK Club* disse ser encorajadora. Vinte e três dos 25 tripulantes a bordo no momento do encalhe permanecem a bordo e estão sendo apoiados por dois marinheiros adicionais que se juntaram à embarcação. Todos os 25 tripulantes a bordo são cidadãos indianos. Segundo o UK P and I a tripulação está recebendo todo apoio possível do armador e do gerente técnico da embarcação. A mesma estaria bem abastecida e com os tripulantes tendo acesso à internet e podendo falar com seus familiares, mas preocupados com a perspectiva de não poderem deixar a embarcação ou continuar a viagem.

Uma outra alternativa encontrada para amenizar os impactos das cargas do navio foi a tentativa de descarregar a embarcação e recarregá-la em outras embarcações, porém com o navio preso, a perspectiva de liberação da carga diminuiu, pois há poucas opções práticas de desembarque fundeado na área de *Bitter Lake* e o transbordo dos contêineres para outro navio. O “Ever Given” precisará chegar ao porto para que qualquer tipo de descarregamento comece. Jose Guerrero, presidente da consultoria independente de sinistros *Virtual Claims*, disse que um dos elementos-chave da decretação de avaria grossa era que “as mercadorias e o navio devem chegar ao destino com sucesso, caso contrário, não há avaria grossa”.

Se esta fosse uma embarcação muito menor com uma ou duas participações de carga, a seguradora poderia ter decidido que a carga fosse descarregada e, finalmente, entregue a carga ao seu destino final. As despesas seriam tratadas com processos e despesas trabalhistas. Mas o “Ever Given” é enorme. Se, por algum motivo, a SCA abrir mão de parte de sua alavancagem e liberar a carga, mas não o navio, as seguradoras de carga coletivamente poderiam iniciar um plano para descarregar a carga do “Ever Given” em *Port Said*, porém, em razão da enormidade do volume



de carga estocada a bordo do navio, o terminal de *Port Said* não será suficiente. A descarga e o transbordo da carga deverão ser escalonados.

Port Said é um *hubport* multipropósito, porém não tem capacidade de receber o *Ever Given* já que o mesmo só pode receber embarcações de até 297m e o navio possui 400m.



Fonte: <https://www.globalshippingservices.eg.com>

Os proprietários de cargas do navio estão enfrentando um conjunto pesado de desafios já que o navio está preso novamente, agora por motivos legais e por um período incerto de tempo. Além de pensar em uma estratégia para retirada de suas cargas, precisam também se esforçar para reequilibrar e redirecionar produtos alternativos para lidar com possíveis rupturas de estoque nas prateleiras de varejo e escassez nas fábricas. Frustrados, proprietários de cargas estão pressionando o operador do navio *Evergreen Marine Corp.*, mas a mesma declara que seria como se fosse um “pesadelo logístico” descarregar o “*Ever Given*” e recarregá-lo em outras embarcações, a começar pelo elemento custo da dupla movimentação e também pela falta de prazo para recebê-las da mesma forma.

Francisco Carreira-Piti, sócio sênior da Carreira Pitti PC, a principal empresa demandante no Panamá e no Canal do Panamá, explicou o processo médio geral agora que o navio foi preso. “A embarcação está presa, mas a carga não pode ser presa. Agora, mais do que nunca, os proprietários de cargas precisam arranjar garantias para transportar a carga para fora do navio. A



carga teria que ser descarregada, individual ou coletivamente. Resumindo, há a necessidade de se chegar a acordos sobre a avaria grossa com a seguradora e o regulador.” Acrescentou ainda que poderia ser feito uma “prisão de bandeira” para proteger o direito contra a embarcação, congelando o registro do *Ever Given* junto à PMA (Autoridade Marítima do Panamá), evitando assim mudança no nome do navio, o registro com uma nova hipoteca ou transferência de propriedade.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na verdade, analisar a gravidade de um encalhe, na distância e tranquilidade de um escritório, ainda mais sem todos os dados, difere muito do sentimento e da visão abrangente em uma ponte de comando, em uma hora de decisão. Buscou a autora, para a maior veracidade de fatos possível, a aproximação da realidade do passadiço durante entrevistas com Comandantes.

Enfim, em um momento tão difícil como um encalhe de um mega contêiner carregado, nada mais normal que um Comandante imagine todas as situações possíveis e, por precaução, em benefício do navio e da carga, tome decisões com a finalidade de evitar ou reduzir possíveis consequências. Um Comandante terá presente em sua análise e decisão toda a realidade influenciando diretamente em sua conduta, não apenas uma mera reflexão.

A avaria grossa é essencialmente polêmica em sua constatação e apuração, na medida em que os interesses do navio são naturalmente divergentes dos interesses dos donos das cargas, sendo ela um dos temas mais polêmicos do direito marítimo e, portanto, de especial interesse dos seus intervenientes: armadores, fretadores, afretadores, transportadores, consignatários, embarcadores e seguradores de cargas. Restando provada, caberá ao regulador a análise da extensão do dano e a apuração dos prejuízos sofridos.

Urgentemente, há que se atentar mais à velocidade de evolução que vem acontecendo em ambas as modalidades de navegação, tanto cargueira quanto offshore. Essas mudanças se fazem muito necessárias não só comercialmente, com o implemento de revitalizações portuárias ou agilização documental, como o implemento do porto sem papel, mas também pela segurança das operações envolvidas em cada seguimento e suas particularidades.



Para se crescer de forma ordenada e correta, há necessidade de estudar a fundo essas particularidades, lembrando também que se está prestes a ser contemplado pela BR do Mar, que aumentará e muito a cabotagem, e para que ela se desenvolva de forma satisfatória, tem-se que estar pronto para absorver essa demanda com a diminuição bastante significativa de riscos e aumento da margem de segurança.

Em uma última análise, de acordo com a *Reuters*, a autoridade do Canal de Suez está considerando a possibilidade de alargar a seção sul da hidrovia. Ele considera que o canal é um ponto de estrangulamento marítimo crítico, e o encalhe do contêiner mostrou uma vulnerabilidade única: o *Ever Given*, de 400m de comprimento abrangia toda a largura do canal, interrompendo todo o tráfego por seis dias. Uma entrevista, o presidente da SCA, Osama Rabie, sugeriu que a autoridade poderia alargar a via navegável a uma dimensão igual ao comprimento das suas maiores embarcações permitidas. Também considerarão a compra de novos rebocadores com maior poder de tração, como os AHTS de operação privada que os salvadores convocaram para remover o “*Ever Given*”. Isso demonstra que mesmo na dificuldade nós podemos encontrar saídas para grandes e necessárias melhorias. Basta estarmos atentos a querermos sempre evoluir, já que a economia e o desenvolvimento não são estáticos.

Vida longa ao *Ever Given*. Que ele possa singrar muitos mares auxiliando o comércio mundial de uma forma tão importante quanto a sua magnitude. E que todos estejam melhor preparados para ele.

5 REFERÊNCIAS

- COLLYER, Marco Antonio; COLLYER, Wesley. **Dicionário de comércio marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Lutécia, 2002.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio Século XXI**: o dicionário da língua portuguesa. 3. ed. totalmente revista e ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.



MIRANDA FILHO, Ferdinand Verardy. **O quê você deve saber sobre avaria grossa**. Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar, 1995.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. v. 3: Contratos e processos.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M.; OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de. **Direito marítimo e portuário**: estudos em homenagem ao Professor Sergio Matte. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017.

PEREIRA, Rucemah Leonardo Gomes. **Avaria grossa e perigo**: Regras de York e Antuérpia. Rio de Janeiro: Femar, 1996.

SICA, Heitor Vitor Mendonça. **Comentários ao CPC**: arts 674 ao 718. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

