

14/05/2009

EDIÇÃO Nº 408 - 2ª QUINZENA DE MAIO/2009.

Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

*Rucemah Leonardo
Gomes Pereira **



Avaria Grossa

O que é isto?

É uma avaria grande?

Por que estão cobrando quantia a mais, se eu já paguei o frete para transportar minha mercadoria? Tal pergunta, é frequentemente feita pelo consignatário da carga.

Muitas pessoas imaginam que se trata de uma avaria grande, o que nem sempre é a realidade.

No mundo, diariamente, trafegam nos mares cerca de 43.400 navios, de diversas espécies (petroleiros, de produtos químicos, graneleiros, porta contêineres, de turismo, etc).

Eles, em 2006, transportaram por 30.000 bilhões de toneladas-milhas as riquezas dos países entre portos. São navios planejados, dotados de alta tecnologia, projetados para resistir a tempestades, mares fortes, muitas vezes com ondas atingindo até 15 metros de altura, capazes ainda de vencer ventos com velocidade superior a 110 quilômetros por hora. Acontece que, estes navios ao enfrentar os perigos do mar, por mais bem projetados que sejam, podem sofrer acidentes e vir a explodir, afundar, soçobrar, encalhar, abalroar, etc. Estatísticas feitas num período de 30 anos demonstram que a cada 53 horas um navio encontra-se em perigo necessitando socorro.

Desde a antiguidade (antes de 400 Antes de Cristo) tem-se registros de acidentes nos mares, e a maneira de tratá-los, sob o ponto de vista jurídico, foi codificada na Lei de Rodes (Ilha do Mediterrâneo). Essa Lei determinou que:

"Se, em uma tempestade, com a finalidade de tornar o navio transportando carga mais leve, uma mercadoria tiver que ser alijada ao mar para benefício de todos, aqueles que tiraram proveito deste alijamento, cujas cargas chegaram ao destino, deverão contribuir para tal sacrifício".

Esta lei marítima venceu os séculos e até hoje é usada. Porém, seus princípios sofreram ao longo do tempo uma série de modificações, paulatinamente, para adequar-se ao progresso e a realidade sócio-econômica de cada época, até chegarmos às Regras de York-Antuérpia (ano de 29 ao todo).

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

Muitas vezes as pessoas não são alertadas para o significado do vocábulo Avaria Grossa (*General Average*, em inglês, *Avarie Comune*, em francês). Avaria Grossa se explica, de modo geral e simplificado, com um exemplo:

Um navio em lastro está viajando, ou entrando em um porto. Se ele sofrer algum acidente, colidir com uma pedra, explodir um motor, ele avariará só o seu casco. Só existe um interesse: o navio.

No entanto, se ele estiver com carga a bordo, com a obrigação de entregá-la, teremos dois interesses: Navio e Carga.

No instante em que existe mais de um interesse a bordo, ou seja, navio e carga, tecnicamente, há uma aventura marítima comum.

Porém, quando, devido a um acidente, toda aventura marítima está em risco de não se completar, existe um perigo a vencer.

Para vencer este perigo, há necessidade de se tomar medidas extraordinárias, que custam dinheiro. Esses gastos, sacrifícios, se levarem a um final feliz, deverão ser divididos entre todos aqueles que participaram da aventura marítima comum, que terminou com sucesso.

O remédio legal para este problema, como dito acima, existe desde a antiguidade, pode-se falar desde 400 A.C, tendo chegado aos nossos dias pelas Regras de York-Antuérpia.

Nas Regras de York e Antuérpia, Regra A, lê-se:

"Há um ato de avaria grossa, quando e somente quando, qualquer sacrifício ou despesa extraordinária é intencional é razoavelmente efetuado ou incorrido para a segurança comum, com o propósito de preservar do perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum."

Caso:

Um petroleiro brasileiro, trazendo 271.177 Toneladas Métricas de óleo Basrah Light Crude Oil, da Arábia Saudita para o Porto de São Sebastião, às 03h45min da manhã, ao demandar tal porto, próximo ao farol e Ponta da Sela, encalhou.

Cerca de 04h25min, embarcou o práctico que tomou ciência do ocorrido. Foram chamados, inicialmente, dois rebocadores, que não conseguiram desencilhar o navio.

Cerca das 09h00min, foram chamados mais dois rebocadores, agora em número de quatro, que também não conseguiram desencilhá-lo.

Às 10h30min, foi chamado um quinto rebocador, muito possante que, juntamente, com os outros quatro, conseguiram desencilhar o navio, livrando-o dos perigos advindos do encalhe, possibilitando o navio a chegar ao destino – Porto de Sebastião, entregando a carga.

Quando o navio encalhou, a aventura marítima (Navio e Carga) ficou em perigo de não se completar.

Então, as despesas extraordinárias incorridas para safar o navio, para que ele pudesse chegar ao destino e entregar a carga, são despesas de Avaria Grossa.

As despesas de Avaria Grossa deverão ser divididas entre todos os componentes da aventura marítima: navio e carga, proporcionalmente aos seus valores.

No caso, os rebocadores e outras despesas atingiram US\$ 36.800,00.

O navio valia US\$ 17 Milhões de dólares, a carga valia US\$ 30 milhões.

O navio pagou, através de seus seguradores, US\$ 13.300,00 e a carga, também, através de seus seguradores, pagou US\$23.500,00.

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

Para aqueles que fazem seguro, os seguradores oferecerão as garantias necessárias e pagarão a sua parte na contribuição. No entanto, aqueles que não fizeram seguro desembolsarão do próprio bolso a sua parte da contribuição de carga, pois sua mercadoria chegou ao destino devido a uma medida extraordinária de alguém, que lutou contra o perigo que ameaçava a aventura marítima comum. O rateio das avarias é realizado, no documento Regulação de Avarias, elaborado por um Árbitro Regulador de Avarias Marítimas, profissional independente do Segurado e do Segurador.

Os leitores que desejarem maiores informações sobre o tema, basta enviar mensagem para o e-mail rfam@rionet.com.br.

***Membro Titular do CMI, AIDE
Árbitro da China Maritime Arbitration Commission
E-mail: rfam@rionet.com.br***

Importante: Os leitores que desejarem receber as regras de York e Antuérpia de 1994 e 2004 através de e-mail, basta enviar mensagem para irolog@irolog.com.br.

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior