

*Cesar Augusto de Aragão Alves
Superintendente de Transportes na RTS International Loss Adjusters (Brasil)
Diretor de Sinistro do CIST*

“Os tipos de avarias no transporte marítimo”



4 de junho de 2021- O termo AVERAGE tem sua origem linguística a palavra árabe awâr, o qual significa dano/avaria.

Para melhor entendimento devemos lembrar sobre a diferença existente entre as Avarias Comuns, Simples e/ou Particulares das Avarias Grossa que, de acordo com o art. 763 do Código Comercial, são definidas como:

Art. 763 - As avarias são de duas espécies: avarias grossas ou comuns, e avarias simples ou particulares. A importância das primeiras é repartida proporcionalmente entre o navio, seu frete e a carga; e a das segundas é suportada, ou só pelo navio, ou só pela coisa que sofreu o dano ou deu causa à despesa.

Avaria comuns, simples e/ou particular: é aquela avaria ocorrida somente no navio ou na carga durante o tempo dos riscos. Afeta somente ao armador ou ao dono da mercadoria avariada sendo que os danos são suportados por uma só pessoa.

Avaria grossa: é toda e qualquer despesa ou dano extraordinário decorrente de um ato intencional, doloso ou voluntário pelo capitão da embarcação com o intuito de preservar a segurança do navio e de suas cargas, em uma situação de perigo real e iminente, com o intuito de evitar um mal maior à expedição marítima. Nessa avaria as despesas são rateadas proporcionalmente entre os

proprietários e/ou consignatários das cargas embarcadas e pelo armador/navio. Nesse aspecto, oportuno mencionar que a avaria grossa não comporta a modalidade culposa além disso, não há o que se falar em avaria grossa se ao tempo do dano ou despesa à embarcação estiver sem carga.

Dissertando um pouco mais sobre a Avaria Grossa, temos que, dá-se a participação efetiva da vontade humana no intuito de preservar o bem comum diante de perigo ou desastre imprevisto, mesmo que isso implique em sacrifício e alijamento da carga e dos interesses particulares.

O alijamento, ou seja, a eliminação ou, ação de jogar fora ou, de se livrar de alguma coisa, consiste no ato de lançamento(s) de carga(s) presente(s) no navio ao mar, por necessidade de manutenção e da segurança da embarcação para assegurar a conservação das demais mercadorias presentes no navio e que não se fez necessário alijá-las.

Como objetivo temos a reparação das partes prejudicadas por conta dos fatos, tidos como incidente durante o transporte marítimo, visando a não onerar exclusivamente apenas uma das partes deste transporte. Em suma, serão indenizados todos os interessados na expedição do navio, porém, todos contribuirão proporcionalmente para o pagamento da indenização, formando uma relação simultânea de direito, obrigação e dever entre as partes.

Reforçando todos os pontos acima mencionados temos os artigos 784 e 785 do Código Comercial, que diz sobre a garantia do pagamento da quota de contribuição:

Art. 784 - O capitão tem 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 no rateio da contribuição comum.

Art. 785 - Recusando-se os consignatários a prestar a fiança exigida, pode o capitão requerer o depósito judicial dos efeitos obrigados à contribuição, até ser pago, ficando o preço da venda sub-rogado, para se efetuar por ele o pagamento da avaria grossa, logo que o rateio tiver lugar.

Dando continuidade, importante salientar sobre a apuração da massa passiva, que se vê como se lê no artigo 787 do Código Comercial, o qual determina:

Art. 787 - Liquidando-se as avarias grossas ou comuns no porto da entrega da carga, hão de contribuir para a sua composição: Ver tópico

1 - a carga, incluindo o dinheiro, prata, ouro, pedras preciosas, e todos os mais valores que se acharem a bordo;

2 - o navio e seus pertences, pela sua avaliação no porto da descarga, qualquer que seja o seu estado;

3 - os fretes, por metade do seu valor também.

Não entram para a contribuição o valor dos víveres que existirem a bordo para mantimento do navio, a bagagem do capitão, tripulação e passageiros, que for do seu uso pessoal, nem os objetos tirados do mar por mergulhadores à custa do dono.

Para fins de regulação da Avaria Grossa, dois formulários são necessários e enviados pelo armador (Average Bond e Average Guarantee).

Esses documentos precisam ser preenchidos com os dados do container(s) e BL, assinados, carimbados e enviados juntos com uma cópia da invoice, ao Average Adjuster nomeado.

O Average Bond deve ser preenchido pelos consignatários enquanto o Average Guarantee pelas seguradoras. Os termos além de outros detalhes e trâmites legais para a resolução do sinistro e plena liberação da carga para nacionalização no país de destino devem ser encaminhados de forma rápida e assinados pelas partes responsáveis.

Outrossim, as despesas da Avaria Grossa estão cobertas pelo seguro de transporte internacional. Para os importadores com seguro, as seguradoras responsáveis irão intermediar e coordenar todas as medidas protetivas às cargas seguradas.

Se a empresa não tiver um seguro de transporte internacional, terá que efetuar um depósito na conta indicada pelo armador, correspondente ao valor definido de sua participação na Avaria Grossa. Do contrário, não receberá a sua carga e ainda pode ter que arcar com as despesas de Demurrage e armazenagem até a resolução do problema, que geralmente não são nada rápidos.

A regulamentação das avarias estão dispostas nas Regras de York-Antuérpia e incorporadas aos contratos de comércio internacional marítimo. Elas foram criadas inicialmente no ano de 1864 na cidade de York e posteriormente no ano de 1877, na cidade de Antuérpia, após serem debatidas, foram concretizadas e passaram a vigorar com o nome de York-Antuérpia. Entre 1924 e 1974 ela passou por uma grande reforma, sendo este último na Conferência de Hamburgo, dando a forma que se apresenta hoje. As regras são organizadas de forma alfabética - A ao G-, e numéricas em algarismos romanos - I ao XXII, sendo que as primeiras se referem ao fundamento, natureza e culpa na avaria, e as segundas, concernem à exclusão e inclusão de gastos, bem como os juros, as bonificações, os depósitos e as deduções. Existindo conflito entre ambas, prevalecerá a regra letrada. As Regras de York-

Antuérpia foram revisadas nos anos de 1890, 1903, 1924, 1974, 1994, 2004 e 2016.

Por fim e como sugestão ao mercado de seguros, devido as particularidades, complexidades e tempo demandado em cada regulação de Avaria Grossa, que são longos, os adjusters indicados/nomeados devem estar sempre muito atentos a causa em que originou e ensejou esse pedido, se realmente são sustentáveis, se possuem nexos causal, enfim, efetuar uma boa análise com criticidade para que as demais partes interessadas e envolvidas não sejam prejudicadas. Aos Embarcadores, que jamais deixem de **contratar um seguro de transporte e assim, estarem devidamente amparados em situações tão complexas** como esta.