

Por Aparecido Rocha (\*)



A empresa Grace Ocean Private, proprietária do navio de carga DALI, que perdeu energia e derrubou a ponte Key em Baltimore em 26 de março de 2024, matando seis pessoas, declarou “avaria grossa” no último dia 12. Isso significa que os embarcadores com mercadorias no DALI serão obrigados a partilhar as despesas financeiras com o salvamento do navio.

O incidente ocorreu quando o MV DALI, um porta-contêineres de 985 pés com bandeira de Singapura, fretado pela Maersk e operado pelo Synergy Marine Group, perdeu potência e colidiu com um dos pilares de sustentação da ponte logo após sair do porto. A ponte de 2,5 km desabou em apenas 40 segundos. Além da perda da ponte, esse desastre causou uma interrupção massiva na cadeia de abastecimento dos EUA.

Avaria grossa ou general average (em inglês) significa todos os danos ou despesas extraordinárias decorrentes de um ato intencional realizado para promover a segurança e preservação do navio e suas cargas em uma situação de perigo real e iminente, com o objetivo de evitar danos ainda maiores à expedição marítima. A avaria grossa é regulada pelas Regras de York-Antuérpia, que são normas internacionalmente estabelecidas com o único propósito de integrar os contratos de transporte e unificar as resoluções dos problemas relacionados à avaria grossa. Não são consideradas avaria grossa as perdas ou danos sofridos pelo navio ou carga por atraso, seja durante a viagem ou posteriormente, como a sobreestadia, assim como qualquer perda indireta de qualquer natureza, como perda de mercado.

Com a decretação da avaria grossa, os proprietários das cargas a bordo do navio DALI enfrentam a perspectiva de custos adicionais significativos. As despesas extraordinárias decorrentes dos procedimentos de salvamento serão divididas proporcionalmente entre o navio (casco) e os proprietários das cargas. Ainda não foi definido o percentual para o rateio, mas espera-se uma contribuição elevada sobre o valor CIF das mercadorias.

Para a regulação da avaria grossa, o armador nomeou o average adjuster Richards Hogg Lindley. As cargas serão liberadas aos proprietários após o fornecimento das garantias exigidas por meio do

documento denominado Average Bond e instruções para o depósito do valor correspondente à sua fração determinada na avaria grossa. Para os embarcadores com seguro de transporte, suas seguradoras precisarão preencher o documento Average Guarantee.

O seguro de transporte internacional, além de cobrir as despesas de avaria grossa, cobre as mercadorias contra os mais diversos riscos aos quais estão expostas, tais como catástrofes naturais, acidentes, avarias particulares, operações de carga e descarga, quedas, molhaduras, incêndios, explosões, roubos e extravios, entre outros.

(\*) **Aparecido Rocha** - insurance reviewer.

**Fonte:** Blog do Rocha, em 30.04.2024