



Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Departamento de Direito Civil

FONTES DAS OBRIGAÇÕES: RESPONSABILIDADE CIVIL, ATOS UNILATERAIS E OUTRAS FONTES

Professor Dr. Marco Fábio Morsello (mmorsello@usp.br)

3º ano (período noturno) - 4ª feira (21h40 – 23h15).

ATIVIDADE DE SEMINÁRIO DE 30.06.2021

1.1. Exposição do caso

Em 23.03.2021, o navio cargueiro Ever Given, que transportava cerca de 3,5 bilhões de dólares em cargas, encalhou durante o seu trajeto pelo Canal de Suez, gerando expressivos prejuízos ao setor de transportes marítimos e ao comércio internacional. As equipes de resgate apenas obtiveram êxito na remoção do navio e na liberação da passagem seis dias após o ocorrido, em 29.03.2021. Desde então, o Ever Given permanece ancorado em um trecho mais largo do Canal – no Grande Lago Amargo -, estando a liberação da embarcação condicionada ao pagamento de uma compensação no valor de 900 milhões de dólares, conforme alegado pela administradora da via marítima. Até o momento, os proprietários do navio não fizeram o pagamento do valor exigido após o desencalhe do enorme cargueiro.

Como é cediço, o Canal de Suez consiste em uma “via navegável artificial, cuja dragagem durou quase 10 anos com intensivo emprego de mão de obra egípcia, e foi aberto para navegação em 17 de novembro de 1869. O seu valor estratégico é altíssimo, sendo uma das rotas marítimas mais utilizadas no mundo, pois por ele fluem 12% da economia mundial, encurtando em cerca de 9.000 Km a distância entre a Europa e a Ásia. O canal se situa ao nível do mar e corre de norte a sul através do istmo de Suez para conectar o Mar Mediterrâneo (Port Said) ao Mar Vermelho (Port Tewfik - na cidade de Suez). Seu comprimento atual é de 193,3 km, incluindo seus canais de acesso norte e sul. Em 2020, mais de 18.500 navios cruzaram esta via navegável, uma média considerável de 51,5 por dia.”¹

Nada obstante detenha bandeira panamenha, a mencionada embarcação é de propriedade de japoneses e, atualmente, se encontra locada pela empresa taiwanesa - a Evergreen Line. Tratando-se de navio que possui comprimento de 399,94 m, boca de 58,8 m e calado de 14,5 m, o encalhe promoveu um enorme

¹ Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opinio/encalhe-no-canal-de-suez-reflexoes-iniciais-sobre-o-caso-ever-given>



Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Departamento de Direito Civil

congestionamento desta principal rota comercial, impedindo a travessia de cerca de outras 420 embarcações e o transporte de U\$9,6 bilhões em cargas por dia de bloqueio. Para a própria economia do Egito, tem-se que o país incorreu em prejuízos diários calculados entre U\$12 e U\$15 milhões.

Com efeito, os fatores meteorológicos estão entre os motivos, preliminarmente, suscitados pelas partes. Em outros termos, um golpe de vento associado a uma tempestade de areia, que incidiu sobre o costado do navio, teria sido determinante para a sua travessia longitudinal e encalhe no canal. Note-se, nesse sentido, que portos e canais, em condições extremas de meteorologia, podem suspender a navegação por um determinado período. Trata-se de medida denominada de “impraticabilidade”.

Outrossim, o tamanho da embarcação também está entre as causas suscitadas para o acidente narrado. O incremento das dimensões e adaptações nos formatos dos navios tem dificultado as manobras e colocado em risco a segurança da navegação. Nesse contexto, ainda, verifica-se que o desempenho dos práticos e do comandante do navio, em especial, a comunicação e a qualificação na condução da embarcação (a qual, frise-se, possui dimensões próximas ao tamanho máximo permitido no canal) foi objeto de questionamento pelos envolvidos. Apesar da informação no sentido de que os embarcadores eram extremamente experientes, um erro humano ou uma falha técnica pode ter contribuído para o encalhe do navio.

Tecidas as considerações acima, o presente caso visa a discussão acerca da responsabilidade quanto aos custos decorrentes do bloqueio do Canal de Suez, notadamente com relação às despesas da operação de regaste, dos prejuízos pelo bloqueio do canal e das taxas de trânsito que não puderam ser arrecadas no período. Cumpre observar que houve a necessidade de expressivos recursos para os serviços de assistência e salvamento, tendo sido utilizados ao menos 13 rebocadores e 2 dragas, sob a coordenação de empresa especializada na atividade.

Inicialmente, a autoridade do Canal de Suez exigiu o montante de U\$916 milhões, que foi reduzido em momento posterior para o valor de U\$550 milhões. Em sede de negociações, os donos da embarcação – a empresa Shoei Kisen Kaisha – ofereceram contraproposta no montante de U\$150 milhões.

1.2. Orientações específicas: atividade proposta

A partir dos elementos fáticos expostos no item anterior, dividiremos a classe em três grupos, a saber:



Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo
Departamento de Direito Civil

- a. **GRUPO 1 (autores):** Representará os interesses da Autoridade do Canal de Suez, devendo robustecer os elementos fáticos e argumentos jurídicos expostos na descrição do caso, conforme a dinâmica dos seminários anteriores.
- b. **GRUPO 2 (réus):** Procederá à defesa dos donos japoneses do Ever Given – a empresa Shoei Kisen Kaisha, robustecendo os elementos fáticos e argumentos jurídicos expostos na descrição do caso.
- c. **GRUPO 3 (juízes):** Deverão prolatar decisão, com fundamento no ordenamento jurídico pátrio.