



Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Departamento de Direito Civil

DIREITO DOS TRANSPORTES

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

4º ano (período noturno) - 3ª feira (18h20 – 19h55).

ATIVIDADE DE SEMINÁRIO DE 25.10.2022

1.1. Orientações gerais para os seminários

As atividades dos seminários seguirão o cronograma estipulado no Programa do Curso. A formação dos grupos é livre entre os alunos e deverá corresponder a **três grupos ou quatro grupos (a depender das instruções específicas de cada caso – ver item 1.3. abaixo)**, já considerando o total de alunos presentes no dia da atividade. O seminário compreenderá a discussão de determinado caso prático em grupos, que representarão os interesses em conflito e simularão um julgamento, com exposição oral dos argumentos das partes e da decisão dos magistrados.

Quanto ao último grupo (colegiado de juízes), permite-se o máximo de **onze integrantes** (número ímpar). Os demais alunos deverão se organizar nos demais grupos. Concederemos um tempo no início da aula não apenas para a organização dos grupos, como também para debate dos argumentos e definição da linha de defesa, de forma que pelo menos um aluno de cada grupo fique responsável pela relatoria do caso e argumentos.

Recomenda-se vigorosamente que os grupos (exceção feita aos juízes, que deverão observar o limite acima) tenham número semelhante de alunos. Antes do início dos debates, pedimos que cada grupo entregue uma lista aos monitores contendo o nome e no USP dos seus integrantes.

Cada grupo terá o tempo de **quinze minutos** para apresentar seus argumentos e considerações. Ainda, haverá o tempo de **dez minutos** para réplica e tréplica, que será de utilização opcional. O grupo dos juízes terá seu tempo ao final da manifestação dos demais, que poderá ser estendido para quinze minutos, se o caso.

A participação na atividade de seminário possibilitará acréscimo de até 0,5 ponto na média final do semestre.



Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Departamento de Direito Civil

1.2. 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 cargueiro¹.

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 derrota 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.”²

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

¹ Importante esclarecer que alguns elementos fáticos reais do caso foram adaptados de modo a possibilitar o debate jurídico acerca do tema.

² Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opiniao/encalhe-no-canal-de-suez-reflexoes-iniciais-sobre-o-caso-ever-given>



Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Departamento de Direito Civil

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 916 milhões de dólares, que foi reduzido em momento posterior para o valor de 550 milhões de dólares. Em sede de negociações, os donos da embarcação – a empresa Shoei Kisen Kaisha – ofereceram contraproposta no montante de 150 milhões de dólares.

1.3. Orientações específicas: atividade proposta

A partir dos elementos fáticos expostos no item anterior, o caso deverá ser debatido e o grupo de magistrados terá de fundamentar cada um de *per se*.

Dividiremos a classe em três grupos, a saber:



Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Departamento de Direito Civil

- a. **GRUPO 1** – representará os interesses da Autoridade do Canal de Suez, devendo robustecer os elementos fáticos e argumentos jurídicos expostos na descrição do caso (15 minutos), preparando-se para réplica (10 minutos).

- b. **GRUPO 2** – 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 (15 minutos). Em havendo tréplica, poderá sustentar sua argumentação em 10 minutos;

- c. **GRUPO 3** – órgão colegiado de juízes, que deverão prolatar decisão, com fundamento no ordenamento jurídico pátrio. O grupo poderá utilizar até 15 minutos para expor os fundamentos da sua decisão.