ACIDENTES E FATOS DE NAVEGAÇÃO: ENCALHE DO NAVIO EVER GIVEN. ANÁLISE FÁTICA ACERCA DO ACIDENTE

Lucimara Mateus Santos
Fagner Severo
Rafael Pedrosa
observatorioportuario@unisanta.br

Resumo: Ao longo do tempo, devido à alta demanda global, houve a necessidade constante de aumentar a extensão e largura das embarcações para que mais contêineres pudessem ser transportados. Navios porta-contêineres, por exemplo, exigem canais cada vez mais largos, e caso as dimensões dos canais não acompanharem o crescimento desses navios, o número de acidentes tende a aumentar consideravelmente. Exemplo claro disso foi o acidente envolvendo o navio Ever Given, que é o foco do presente artigo. A pesquisa analisa os fatos que contribuíram para o acidente. Acredita-se que o erro humano e as condições climáticas da região foram as causas determinantes do acidente. No entanto, devido às grandes dimensões do navio, a operação de desencalhe demorou mais do que seria necessário se ele tivesse proporções menores, uma vez que o canal de Suez tem a largura menor do que do Ever Given.

Palavras-chaves: Canal de Suez, Ever Given, Porta-containers, Encalhe

Abstract: Over time, due to high global demand, there has been a constant need to increase the length and width of vessels so that more containers can be transported. Container ships, for example, require increasingly wider channels, and if the dimensions of the channels do not keep up with the growth of these ships, the number of accidents tends to increase considerably. A clear example of this was the accident involving the Ever Given ship, which is the focus of this article. The research analyzes the factors that contributed to the accident. It is believed that human error and the region's weather conditions were the determining causes of the accident. However, due to the large size of the ship, the refloating operation took longer than it would have if it had been smaller, as the Suez Canal is narrower than the Ever Given..

Keywords: Suez Canal, Ever Given, Container Ship, Grounding

1 Introdução

No dia 23 de março de 2021, uma das rotas marítimas mais importante do mundo foi bloqueada pelo gigante Ever Given.

O navio da Evergreen, medindo 399,94 metros de comprimento e 59 metros de largura, ficou atravessado no canal de Suez durante seis dias, interrompendo a navegação de centenas de navios e gerando um prejuízo ao comércio mundial de aproximadamente US$ 9,6 bilhões por dia em que o canal ficou bloqueado, segundo a Lloyd's List.

As operações para desbloqueio do canal duraram dias, devido as condições climáticas da região e dificuldade de locomover o navio de proporções assustadoras.

Durante o período em que o navio estava encalhado, muito se especulou sobre as causas que o levaram a ficar atravessado no canal, dentre eles o erro humano e as condições climáticas do local.

O acidente no qual o Ever Given se envolveu pode ser analisado sob diversos enfoques, tais como a investigação das causas do encalhe, a complexidade em razão do tamanho da embarcação, os procedimentos adotados para liberar o canal, os custos envolvidos na operação, a responsabilidade civil do transportador, e os danos indiretos resultantes da interrupção da navegação.

O enfoque do presente artigo é analisar a ocorrência do acidente, bem como destacar os prejuízos ocasionados pelo bloqueio do canal de Suez.

Para realização do trabalho, foi utilizada uma metodologia de pesquisa bibliográfica, seguindo o modelo de revisão narrativa, com base em notícias publicadas, legislações e documentos, com o escopo de assegurar a confiabilidade e a validade das informações coletadas e empregadas.

2 Acidentes e Fatos de Navegação

Iniciemos o estudo com a definição de acidente e fatos de navegação.

Apesar de não haver uma definição específica acerca de acidentes e fatos de navegação, a Lei 2.180/1954, que trata do Tribunal Marítimo, em seus artigos 14 e 15 elenca o que deve ser considerado como acidentes e fatos de navegação:

Art . 14. Consideram-se acidentes da navegação:

> *a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento;*
> *b) avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.*
> *Art . 15. Consideram-se fatos da navegação:*
>
> *a) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem;*
> *b) a alteração da rota;*
> *c) a má estimação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição;*
> *d) a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo;*
> *e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo.*
> *f) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)*

Pode-se definir acidentes de navegação como os acontecimentos não intencionais que ocorrem durante a operação de embarcações, resultando em danos à carga, à embarcação, à tripulação ou ao meio ambiente. Esses fatos podem ocorrer por falha mecânica, erro humano, condições climáticas adversas ou colisões.

Já os fatos de navegação são eventos que influenciam a operação de embarcações.

2.1 Definição de encalhe

Para Matusalém Pimenta, encalhe pode ser definido como:

> *"É o contato de obras vivas [parte do casco do navio que fica submersa] com o fundo do mar (rio, lagoa, etc.) capaz de provocar resistência de tal ordem que a embarcação seja incapaz de se movimentar com seus próprios recursos. (PIMENTA, 2013, p. 31/32)".*

Ou seja, ocorre o encalhe quando o navio colide com o fundo do mar (rio, lagoa, etc), e, ao tentar prosseguir com seu curso normal, não possui condições de livrar-se por seus próprios meios, utilizando-se de auxílio externo para seguir.

Na visão de Carla Adriana Comitre Gilbertoni, o encalhe pode ser momentâneo ou permanente:

> *"No encalhe momentâneo o navio pode safar-se com a subida da maré, com alívio da carga, com seus meios próprios (atuando com as máquinas, espiando um ferro e virando a amarra etc), ou com auxílios externos, como o uso de rebocadores, de navios de salvamento ou de* beach gear *etc. No encalhe permanente, por mais recursos que sejam empregados, o navio não consegue salvar-se, perdendo sua condição jurídica de navio. (GILBERTONI, 1998, p. 239).*

O encalhe pode ser comum ou voluntário (intencional), também conhecido como varação.

Para a doutrinadora Eliane Maria Octaviano Martins, será comum o encalhe resultante de erro humano por negligência, de forma não intencional, ou por eventos inesperados ou força maior. (MARTINS, 2015, p. 765).

Já no encalhe voluntário ou intencional, conhecido juridicamente como varação, o navio é encalhado para segurança comum do navio.

Acerca do encalhe voluntário, Matusalém Pimenta entende que:

> *"É o ato intencional de pôr o navio em seco para se elidir evento mais danoso. Trata-se de decisão técnica difícil de ser tomada e que requer expertise do comandante, a fim de evitar, muitas vezes, a perda total do navio e de sua carga. (PIMENTA, 2013, p. 34)."*

Considerando que o encalhe resulta de um ato intencional do comandante para evitar danos maiores ao navio e de sua tripulação, grande parte desses casos resultam em decretação de avaria grossa.

Tal instituto foi criado para que os custos e prejuízos ocorridos em razão do salvamento do navio fossem compartilhados proporcionalmente entre todos os participantes da cadeia de transporte, evitando que apenas uma parte fique responsável pelo pagamento.

Na visão de Paulo Henrique Cremoneze, para que haja a decretação de avaria grossa é necessário que haja a observação de alguns requisitos, tais como ser causada deliberadamente pelo capitão do navio, beneficiar todos os envolvidos no transporte e restar demonstrado o perigo real ao qual o navio estava exposto. (CREMONEZE, 2015, p. 238).

Acerca de avaria grossa, a Regra A das Regras de York-Antuérpia dispõe da seguinte forma:

> *Há um ato de avaria grossa quando, e somente quando, qualquer sacrifício ou despesas extraordinárias são intencional e razoavelmente efetuados ou incorridos para a segurança comum, com o propósito de preservar do perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum, Sacrifícios e despesas devem ser suportados pelos diferentes interesses contribuintes, de acordo com a orientação deles constantes.*

Dessa forma, sempre que o navio se encontrar em situação de perigo iminente e, visando garantir a segurança da carga, da tripulação e do próprio navio, o comandante poderá decretar a avaria grossa.

3 Ever Given

De propriedade da empresa Shoei Kisen Kaish Ltd., o Ever Given foi construído em 2018 pelo estaleiro Imabari Shipbuilding, com sede no Japão, sendo afretado por tempo e operado pela empresa Evergreen Marine, sediada em Taiwan.

Registrado na cidade do Panamá, sob o IMO 9811000, o navio mede 399,94 metros de comprimento, o equivalente a quatro campos de futebol. Além disso, possui 59 metros de largura, pesando aproximadamente 200 mil toneladas e possuindo um calado de 14,5 metros.

Com capacidade de transportar 20.124 TEUs (Twenty-foot Equivalent Units) o gigante da Evergreen já esteve entre os maiores porta-containers do mundo.

A gestão técnica do navio é exercida pela empresa Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM).

3.1 Do encalhe do Ever Given

Considerado uma das rotas mais importantes para a navegação mundial, o canal de Suez é uma via navegável artificial, situado na Península de Sinai, no Egito.

Possuindo 193,30 quilômetros de comprimento, 24 metros de profundidade e 205 metros de largura, o canal de Suez conecta o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho, dividindo o continente africano da Ásia.

A importância do canal de Suez se dá uma vez que é a rota mais curta entre a Europa e os países situados no entorno dos oceanos Índico e Pacífico, reduzindo a distância entre os portos ao norte e ao sul, resultando em economias no tempo, consumo de combustível e custos operacionais dos navios.

Estima-se que aproximadamente 12% do comércio mundial passa pelo Canal de Suez, o que significa que seu bloqueio ocasionou o atraso na entrega de diversas mercadorias e suprimentos, acarretando, consequentemente, no aumento dos custos de transporte.

O navio Ever Given havia saído do porto de Yantían, na China com destino ao Porto de Roterdam, na Holanda.

No entanto, no dia 23 de março de 2021, encalhou no canal de Suez. Naquele período o Egito foi atingido por uma forte tempestade de areia, chegando a ter ventos com rajadas de aproximadamente 40 nós, o que prejudicou potencialmente a visibilidade do capitão do navio, fazendo com que encalhasse transversalmente no canal.

Apurou-se, também, que além do fator vento, o Ever Given navegava pelo canal com velocidade de 13 nós, ou seja, acima da média para o local, que é de 10 nós.

O navio ficou atravessado no canal, impossibilitando o fluxo dos navios em ambos os sentidos, resultando em um congestionamento sem precedentes na localidade.

A ação combinada dos ventos acima da média no local naquele dia e uma área vélica muito grande do Ever Given, o que é normal para os navios mais modernos, podem resultar nos neste tipo de acidente.

Considerando que o Ever Given possui uma área vélica de aproximadamente vinte mil metros quadrados quando carregado, tal fato pode ter facilitado a ação dos ventos e contribuído para que o capitão do navio tenha perdido seu controle.

3.2 Das tentativas de desencalhe

A complexa operação de resgate do navio e desbloqueio do canal duraram seis dias e contou com a ajuda de diversos países, uma vez que o bloqueio estava prejudicando toda a cadeia de transporte mundial.

A Autoridade do Canal de Suez (SCA em inglês), responsável pelos serviços de resgate em caso de encalhe de navios, nos termos do Artigo 59 das Regras de Navegação, contou com diversos recursos para realizar a retirada do navio.

Rebocadores foram utilizados para puxar o navio e reposicioná-lo dentro do canal, forçando as extremidades na tentativa de desencalhá-lo.

Esse trabalho contou com o auxílio de dragas que retiravam areia, rochas e lamas da proa e da popa do navio, visando liberar o casco da pressão que o solo do canal exercia na embarcação, facilitando a movimentação pelos rebocadores.

Com vistas a auxiliar na reflutuação do navio, os operadores aguardavam pelos momentos em que a maré estivesse mais alta, o que colaborava com os esforços dos

rebocadores e das dragas.

Além disso, para diminuir o peso do navio, houve a retirada de parte da carga que estava sendo transportada, além da retirada de parte do combustível, o que fez com que houvesse a redução do calado no Ever Given, auxiliando na liberação das partes submersas.

Após seis dias de operações ininterruptas, o Ever Given foi finalmente liberado em 29 de março de 2021, permitindo a retomada do tráfego no Canal de Suez. O sucesso da operação foi resultado da coordenação eficaz entre várias equipes e da aplicação de várias técnicas de resgate.

Contudo, mesmo após o desencalhe, o navio não pode seguir viagem, uma vez que a Autoridade Egípcia do Canal de Suez entrou com um pedido de indenização no valor de US$916 milhões em face do proprietário do navio. Após uma ordem judicial, o Ever Given ficou detido em um lago entre duas seções do canal de Suez até que houvesse a resolução do caso.

Além dos prejuízos ocasionados ao porto de Suez, o bloqueio fez com que vários donos de cargas e transportadores sofressem prejuízos milionários.

Com a interrupção da navegação durante os seis dias, houve o atraso no abastecimento de várias matérias primas e mercadorias ao redor do mundo, fazendo com que o comércio mundial sofresse prejuízos jamais vistos e tornando esse acontecimento um dos mais lembrados da história da navegação.

Dias após o desencalhe, o proprietário do Ever Given ingressou com uma ação em Londres, com vistas a obter a decretação da avaria grossa, a qual seria imposta à todos os donos das cargas e afretadores, que seriam obrigados a contribuir com todas as despesas despendidas com as operações de salvamento da embarcação.

Tal atitude ocorreu uma vez que, apesar do desencalhe ter sido bem-sucedido após seis dias, o navio ficou retido no canal de Suez em razão de ordem judicial, impossibilitando a continuidade da navegação, e consequentemente impedindo a entrega das mercadorias que estavam sendo transportadas.

Após meses de negociação, o proprietário do Ever Given, juntamente com suas seguradoras e a Autoridade do Canal de Suez, chegaram a um acordo para o pagamento de uma indenização fixada em US$550 milhões em razão do bloqueio do canal.

O Ever Given pode, finalmente, sair das terras egípcias e seguir viagem.

No entanto, em razão dos prejuízos causados pelo bloqueio, as ações judiciais envolvendo as partes envolvidas no transporte seguem em andamento.

4 Metodologia

Para a elaboração do presente artigo utilizou-se como metodologia revisões bibliográficas, baseadas em leis, livros, notícias publicadas em sites e artigos científicos, objetivando garantir a confiabilidade dos dados coletados e empregados no trabalho.

Com base no resultado das pesquisas, foram selecionadas as informações que continham pertinência direta com o tema tratado. As informações foram separadas e organizadas com vistas a facilitar a compreensão e elaboração do artigo.

5 Considerações finais

A interdição do Canal de Suez pelo Ever Given, um dos maiores navios porta-contêineres do mundo, demonstrou a fragilidade das principais rotas marítimas globais diante de embarcações de grandes proporções. O bloqueio do tráfego no canal por seis dias destacou a interdependência do comércio mundial e os enormes impactos econômicos que podem resultar de um único incidente. Com um prejuízo estimado em US$ 9,6 bilhões por dia, ficou evidente que a logística global depende de infraestruturas marítimas adaptadas ao crescimento contínuo dos navios.

A análise do acidente aponta para uma combinação de fatores, incluindo condições climáticas adversas e possíveis falhas humanas, que contribuíram para o encalhe do Ever Given. No entanto, um dos aspectos mais significativos foi a dificuldade de realizar a operação de desencalhe devido ao tamanho da embarcação. Tal acontecimento levanta a necessidade de analisar os limites das rotas marítimas, bem como os protocolos de segurança e os procedimentos de resgate em situações semelhantes.

O acidente ressaltou a importância da responsabilidade civil do transportador, que, em casos como esse, pode acarretar prejuízos indiretos substanciais não apenas para o setor de transporte marítimo, mas também para várias indústrias globais. O caso do Ever Given serve como um alerta para que se invista em medidas preventivas,

tanto na modernização de canais e infraestruturas quanto no treinamento das tripulações, com vistas a diminuir os riscos de novos acidentes dessa proporção.

A necessidade de adaptações nas infraestruturas marítimas e no gerenciamento de crises futuras torna-se imprescindível, considerando o aumento contínuo no tamanho das embarcações e a crescente complexidade do comércio global.

O incidente no Canal de Suez deve ser visto como um ponto de reflexão para a indústria marítima, no sentido de garantir que as rotas mais importantes do mundo sejam capazes de acomodar de forma segura e eficiente as necessidades do comércio internacional.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A TRIBUNA. **Divulgado o relatório do caso Ever Given.** https://www.atribuna.com.br/opiniao/eliane-octaviano/divulgado-o-relatorio-do-caso-ever-given. Acessado em 10 de agosto de 2024.

ALJAZEERA. Suez Canal blockage halts $9.6bn a day of ship traffic. https://www.aljazeera.com/economy/2021/3/25/suez-blockage-seen-halting-9-6-billion-a-day-of-ship-traffic. Acessado em 10 de agosto de 2024.

BBC. **Suez blockage is holding up $9.6bn of goods a day.** https://www.bbc.com/news/business-56533250. Acessado em 03 de agosto de 2024.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). **Direito, regulação e logística.** Belo Horizonte: Fórum, 2013.

CNN BRASIL. **Navio encalhado aprofunda caos na navegação e impacto pode chegar ao seu bolso**. https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/navio-encalhado-aprofunda-caos-na-navegacao-e-impacto-pode-chegar-ao-seu-bolso/. Acessado em 03 de agosto de 2024.

COMITE MARITIME. **York-Antwerp Rules 2016.** https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-with-Rule-XVII-correction.pdf. Acessado em 24 de agosto de 2024.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de direito marítimo: o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 3. Ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

DC LOGISTICS BRASIL. **Encalhe do Ever Given: o que aprendemos com ele?** https://dclogisticsbrasil.com/encalhe-do-ever-given-o-que-aprendemos/. Acessado em 03 de agosto de 2024.

EL PAÍS. **Navio carregado de contêineres bloqueia o canal de Suez depois de encalha devido ao mau tempo.** https://brasil.elpais.com/economia/2021-03-24/navio-carregado-de-conteineres-bloqueia-o-canal-de-suez-depois-de-encalhar-devido-ao-mau-tempo.html. Acessado no dia 24 de agosto de 2024.

FAZCOMEX. **Saiba mais sobre o navio encalhado no Egito.** https://www.fazcomex.com.br/comex/canal-de-suez-navio-encalhado-no-egito-entenda-o-caso/. Acessado em 03 de agosto de 2024.

FLAT OUT. **Ever Given: conheça o motor de 80.000cv do barco encalhado no Canal de Suez.** https://flatout.com.br/ever-given-conheca-o-motor-de-80-000-cv-do-barco-encalhado-no-canal-de-suez/. Acessado em 10 de agosto de 2024

G1. **Canal de Suez pode ficar dias ou semanas bloqueado após meganavio encalhar; entenda.** https://g1.globo.com/mundo/noticia/2021/03/25/navegacao-no-canal-de-suez-segue-suspensa-autoridades-tentam-fazer-meganavio-flutuar.ghtml. Acessado em 14 de julho de 2024.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**/ Carla Adriana Comitre. – Rio de Janeiro: Renovar, 1998

LACERDA, Jozé Cândido Sampaio de. **Curso de direito privado da navegação**: 3. Ed. rev. e atual. por Aurélio Pitanga Seixas Filho. Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1984.

LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo (Coord.). **Direito Marítimo: estudos em homenagem aos 500 anos da circum-navegação de Fernão de Magalhães**. 1. Reimpr. Belo Horizonte, 2021.

LLOYD'S LIST. **Suez Canal remains blocked despite efforts to refloat grounded Ever Given.** https://www.lloydslist.com/LL1136229/Suez-Canal-remains-blocked-despite-efforts-to-refloat-grounded-Ever-Given. Acessado em 03 de agosto 2024.

MARCH. **Ever Given: A catastrophic incident or near miss.** https://www.marsh.com/en/industries/marine/insights/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html. Acessado em 24 de agosto de 2024.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume III: contratos e processos**/ Eliane M. Octaviano Martins. Barueri, SP: Manole, 2015.

O GLOBO. **Dono do Ever Given e o governo do Egito chegam a acordo. Será que o navio vai, enfim, sair do Canal de Suez?** https://oglobo.globo.com/economia/dono-do-ever-given-governo-do-egito-chegam-acordo-sera-que-navio-vai-enfim-sair-do-canal-de-suez-25073290. Acessado em 23 de agosto de 2024.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo marítimo: formalidades e tramitação.** 2. ed. Barueri, SP. Manole, 2013.

PORTOS E NAVIOS. **Encalhe do 'Ever Given": o mais complexo caso de Avaria Grossa dos tempos modernos.** Acessado em 24 de agosto de 2024.

ROLLING STONE. **Entenda o prejuízo causado por Ever Given, navio que ficou encalhado no Canal de Suez.** https://rollingstone.com.br/noticia/entenda-o-prejuizo-

causado-por-ever-given-navio-que-ficou-encalhado-no-canal-de-suez/. Acessado em 24 de agosto de 2024.

SUEZ CANAL AUTHORATY. **Rules of Navigation**. https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/RulesOfNavigation.aspx. Acessado em 24 de agosto de 2024.

UOL. **Após mais de 3 meses, navio Ever Given inicia saída do Canal de Suez.** https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/07/07/navio-ever-given-deixa-o-canal-de-suez-apos-mais-de-3-meses.htm. Acessado em 03 de agosto de 2024.

UOL. **Navio encalhado no Canal de Suez é liberado; tráfego será retomado** https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/03/29/encalhado-ha-6-dias-navio-e-liberado-no-canal-de-suez.htm. Acessado em 24 de agosto de 2024.

UOL. **Egito e empresa do 'Ever Given' alcançam acordo inicial por bloqueio do Canal de Suez.** https://economia.uol.com.br/noticias/afp/2021/06/24/egito-e-empresa-do-ever-given-alcancam-acordo-inicial-por-bloqueio-do-canal-de-suez.htm. Acessado em 23 de agosto de 2024.

VESSELFINDER. **Ever Given**. https://www.vesselfinder.com/vessels/details/9811000. Acessado em 03 de agosto de 2024.

WIKIPEDIA. **Ever Given.** https://pt.wikipedia.org/wiki/Ever_Given. Acesso em 03 de agosto de 2024.