

ALTERAÇÕES NAS REGRAS DE YORK-ANTUÉRPIA - E
CONFLITO DAS REGRAS DE HAIA-VISBY E HAMBURGO
COM AS REGRAS DE YORK-ANTUÉRPIA

MARCO ANTONIO GONÇALVES
WAGNER FERNANDES GUARDIA¹

RESUMO

Tratamos no presente estudo apresentar as principais alterações ocorridas na edição de 2004 das Regras de York-Antuérpia em relação às Regras de York-Antuérpia editadas em 1994, bem como o conflito das Regras de Haia-Visby e de Hamburgo com as Regras de York-Antuérpia.

1 INTRODUÇÃO

Tratamos no presente estudo apresentar as principais alterações ocorridas na edição de 2004 das Regras de York-Antuérpia em relação às Regras de York-Antuérpia editadas em 1994, bem como o conflito das Regras de Haia-Visby e de Hamburgo com as Regras de York-Antuérpia.

2 REGRAS DE YORK-ANTUÉRPIA E SUAS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES

As regras de York-Antuérpia foram criadas inicialmente no ano de 1864 na cidade de York, sendo que no ano de 1877, na cidade de Antuérpia, após serem debatidas, foram concretizadas e passaram a vigorar com o nome de York-Antuérpia, sendo utilizadas no comércio internacional para regulação de avarias grossas.

Por mais de cem anos as regras de York-Antuérpia regulam as perdas e despesas nos casos de avaria comum ou grossa.

As regras de York-Antuérpia são formadas por regras letradas e numéricas. As regras letradas determinam o que é um ato de avaria grossa, definindo seus fundamentos e sua natureza, assim como, a culpa e as despesas em substituição. As regras numéricas são exemplificativas, incluindo e excluindo os danos e os gastos, tais como as matérias de deduções, depósitos, juros e bonificações. Existindo conflito entre ambas, prevalecerá a regra letrada.

As Regras de York-Antuérpia foram revisadas nos anos de 1890, 1903, 1924, 1974 e 1994.

¹ Advogado da Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP. Pós-graduado em Direito Marítimo e Portuário pela UNISANTOS. Supervisor de importação marítima da JAS do Brasil Transportes Internacionais Ltda. Pós-graduado em Direito Marítimo e Portuário pela UNISANTOS. O artigo foi matéria de capa da Revista Consulex n. 247, maio 2007.

No entanto, após a versão de 1994, muitas seguradoras passaram a fazer pressão para que as Regras de York-Antuérpia fossem reformadas radicalmente.

Alguns seguradores compartilham da idéia da delegação do Lloyd na conferência de Antuérpia em 1877, de que a avaria grossa deveria ser abolida.

Seja como for, a pressão para que houvessem alterações nas citadas regras aumentaram desde 1999, através da IUMI – International Union of Maritime Insures (União Internacional dos Seguradores Marítimos) junto ao CMI – Comit Maritime International (Comitê Marítimo Internacional).

Desde então as propostas da IUMI sempre foram alvos de considerações detalhadas por parte de um grupo de trabalho e discutidas nas conferências do CMI.

Diante de tais circunstâncias, em junho/2004 na reunião realizada em Vancouver, as regras de York-Antuérpia foram novamente revisadas, dando origem à versão 2004, podendo ser aplicadas e incorporadas nos contratos de transporte marítimo e de políticas de seguros a partir de 01.01.2005.

O objetivo das novas regras é tentar reduzir o número de permissões e o número das declarações de avaria grossa, bem como o seu custo, sendo que as reduções se encontram nas alterações ocorridas nas regras VI, XI, XIV, XX, XXI e na nova regra XXIII.

Sendo assim, as principais alterações introduzidas nas novas Regras de York-Antuérpia foram:

- Conforme a Regra VI, foram excluídos os custos de salvamento da regulação da Avaria Grossa, exceto quando uma parte tiver pago toda a despesa ou qualquer proporção devida por outra parte;
- Os salários do comandante, dos oficiais e da tripulação, assim como a manutenção dos mesmos durante o tempo de estada do navio em um porto de refúgio, foram excluídos da avaria grossa, conforme a Regra XI;
- Serão permitidos na avaria grossa, os custos de reparos provisórios dos danos simples efetuados em um porto de refúgio, limitados ao custo dos reparos permanentes, podendo a limitação ser estendida a soma dos custos dos reparos provisórios mais os reparos permanentes eventualmente efetuados ou a depreciação no valor do navio na conclusão da viagem, caso exceda o custo dos reparos permanentes que efetuados realmente, sendo exigida antes que toda permissão em avaria grossa seja considerada, conforme consta da Regra XIV (b);
- As comissões de 2% sobre o desembolso das despesas de avaria grossa foram abolidas, conforme Regra XX;
- Os juros fixos de 7% foram substituídos por juros mais flexíveis a serem determinados anualmente pela Assembléia do Comitê Marítimo Internacional – CMI, conforme consta da Regra XXI;
- Foi acrescida a Regra XXIII, que estipula um prazo para as reivindicações em avaria grossa, sendo que os pedidos devem ser feitos dentro de seis anos após o término da aventura marítima ou de um ano contado após a publicação do ajustamento de avaria grossa;
- Por último, os termos “admitido em”, “admitido como”, “abonado”, “permitido em” foram standardizados para “permitidos”, e algumas regras foram numeradas ou renumeradas.

Ressalta-se que as mudanças ocorridas não tiveram um apoio geral das partes envolvidas na aventura marítima. A versão 2004 das Regras de York-Antuérpia representa um acordo entre as partes que quiseram uma mudança mais radical na avaria grossa (na maioria os seguradores de carga) e os tradicionalistas que preferiram manter o *status quo* (na maior parte armadores). Não restam dúvidas que a discussão sobre o tema ainda perdurará por muito tempo.

3 CONFLITO DAS REGRAS DE HAIA-VISBY E DE HAMBURGO COM AS REGRAS DE YORK-ANTUÉRPIA

O conflito das Regras de Haia-Visby e de Hamburgo com as Regras de York-Antuérpia se apresenta justamente na culpa para verificação de responsabilidades.

As Regras de Haia-Visby privilegiam claramente os interesses dos transportadores marítimos, impondo aos mesmos um regime legal mais brando em relação a culpa. Tais regras, em seu artigo IV, isentam o transportador marítimo por perda ou dano em 17 (dezesete) causas que resultar de:

1. inavegabilidade (mas o transportador deve mostrar que a inavegabilidade não resultou da falta de diligência devida do transportador); erro em navegação ou controle do navio;
2. fogo/incêndio (a não ser que seja causado por falta do transportador);
3. riscos, perigos e acidentes do mar;
4. ato de deus (ação da natureza fora do controle humano);
5. ato de guerra (ação beligerante de um país em guerra);
6. ato de inimigos públicos;
7. detenção ou restrição de príncipes, soberanos ou povos (ato de governo de um país ou de suas autoridades no porto, impedindo a entrada ou operações de um navio por motivos diversos) ou custódia/confisco sob processo legal;
8. restrições por quarentena (isolamento ou detenção ao largo de um navio suspeito de portar doença contagiosa a bordo, a fim de evitar que a mesma se espalhe em terra);
9. ato ou omissão do embarcador ou proprietário das mercadorias, seu agente ou representante;
10. greves, fechamento temporário, interrupções nas operações ou restrições;
11. tumulto e comoção/agitação civil;
12. salvamento ou tentativa de salvar vida ou propriedade no mar;
13. perda no volume/granel ou peso ou qualquer outra perda ou dano resultante de deficiência inerente, qualidade ou vício das mercadorias;
14. insuficiência de empacotamento;
15. insuficiência ou inadequação de marcas;
16. defeitos latentes não descobertos por diligência devida; e
17. qualquer outra causa que resulte sem a falta de fato ou carência do transportador ou de seus agentes e funcionários, mas o transportador arca com o ônus da prova de mostrar-se não culpado.

A responsabilidade do transportador por atraso na entrega das mercadorias e por cargas carregadas no convés também é excluída.

De outra forma, conforme estipula o item 1, do artigo 5 das Regras de Hamburgo o transportador é responsável por perdas ou danos nas mercadorias, assim como por atraso na entrega das mesmas, a menos que prove que ele, seus funcionários ou agentes tomaram todas as medidas que poderiam ser requeridas para evitar a ocorrência e suas

conseqüências, ou seja, ao transportador é imposta a culpa presumida. Foram, praticamente, abolidas as justificativas por falta náutica ou fogo.

Já as regras de York-Antuérpia, determinam que se um ato de avaria grossa decorre de culpa de uma das partes envolvidas na aventura marítima, ele será considerado como avaria grossa e o rateio entre as partes é calculado normalmente, mas dá a parte inocente o direito de não ser penalizado em relação a tal culpa, mediante uma ação regressiva contra o responsável pela mesma, conforme estipulado na Regra D. O objetivo desta regra é afastar a culpa da regulação da avaria grossa.

E ainda, pela Regra C das Regras de York-Antuérpia, somente é considerado avaria grossa, as perdas, danos ou despesas que forem conseqüência direta do ato de avaria grossa, excluindo os prejuízos decorrentes da demora da viagem.

Sobre a matéria Miranda Filho (1975, p. 15-16)², ao comentar a Regra de Interpretação das Regras de York-Antuérpia diz que:

“REGRA DE INTERPRETAÇÃO

Na regulação de avaria grossa aplicarse-ão as seguintes Regras, excluindo-se qualquer Lei e Prática incompatíveis com elas. Exceto como estipulado pela Regra preponderante e pelas Regras numeradas, a avaria grossa será regulada de conformidade com o prescrito nas Regras letradas.

Com relação a esta Regra, dois são os pontos da maior importância, que devem ser exaltados:

a – O primeiro parágrafo faz com que as Regras, no caso de uma avaria grossa, sejam aplicadas em lugar de qualquer lei nacional ou de qualquer prática nacional ou internacional. Para isto, nasceram as Regras, para evitar conflitos no tratamento de uma avaria grossa, devido as diferentes leis e prática que tem cada país.

As regras, quando inseridas nos Conhecimentos ou cartas partidas, tomam o efeito de um contrato entre as partes interessadas em um transporte marítimo.

No Código Comercial Brasileiro, pelo Art. 762, temos que as partes podem inserir uma “convenção especial exarada na carta partida ou no conhecimento” que irá reger a avaria grossa.

b – Se uma Regra numerada nega a existência da avaria grossa, nenhuma reclamação pode ser feita sob alguma Regra letrada. Ex: Regra I, com relação as Regras A e C.”

Continuando, Miranda Filho, ao tecer comentários sobre a Regra B de York-Antuérpia, diz que:

“REGRA B

Há uma aventura marítima comum quando uma ou mais embarcações estão rebocando ou empurrando outra embarcação ou embarcações, desde que estejam todas envolvidas em atividades comerciais e não em uma operação de salvamento.

Quando medidas são tomadas para preservar de um perigo comum embarcações e suas cargas, se estas existirem, aplicar-se-ão estas regras.

² MIRANDA Filho, Ferdinand Verardy Miranda . *O Que Você Deve Saber Sobre Avaria Grossa*. Rio de Janeiro: Editora FEMAR, Ed. 1995, p. 15/16

Uma embarcação não está em perigo comum com outra embarcação ou embarcações se por simples desconexão de outra embarcação ou embarcações ela ficar em segurança; mas se a própria desconexão é um ato de avaria grossa, a aventura marítima comum continua. Inúmeras são as situações que envolvem um comboi quando algum tipo de acidente ocorre, por exemplo a Regra B, 3. referente a contradição entre as cláusulas do contrato de transporte e as Regras de York e Antuérpia. Assevera a respeito. Hebditch (apud MIRANDA, passim):

“De acordo com a lei inglesa é geralmente considerado que a avaria grossa existe independentemente do contrato. É uma parte da lei geral do mar. Os contratos de transporte podem modificar a lei geral ou como é usual, no caso em que uma avaria grossa é envolvida, há uma concordância com o método de regulação, que é de acordo as RYA, mais do a lei nacional.”

E ainda sustenta H. L. Myerson (apud MIRANDA passim):

“Sob a lei americana, colocando em um porto de refúgio quando a chata e a carga estão em perigo, (toda a despesa) será admitida na avaria grossa e a chata e a carga deverão pagar uma taxa diária para o rebocador.”

É da maior importância ser enfatizado que para serem aplicadas as Regras de York e Antuérpia, 1994, têm que estar inseridas nos contratos de transporte relacionados ao comboi.”

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos considerar em primeiro lugar o ponto de partida: a alterações das Regras de York-Antuérpia. As mesmas foram efetuadas com o objetivo de melhorar a situação dos armadores e seus seguradores. As mudanças, no caso da versão 2004, representa um acordo entre as essas partes que quiseram uma mudança na avaria grossa, que seriam os seguradores, e os tradicionalistas, que seriam os armadores, que preferiram manter o *status quo*.

Já com relação ao conflito das Regras de Haia-Visby e de Hamburgo com as Regras de York-Antuérpia, o mesmo se apresenta justamente na culpa para verificação de responsabilidades.

As Regras de Haia-Visby privilegiam claramente os interesses dos transportadores marítimos. De outra forma, conforme as Regras de Hamburgo, o transportador é responsável por perdas ou danos nas mercadorias, assim como por atraso na entrega das mesmas, a menos que prove que ele, seus funcionários ou agentes tomaram todas as medidas que poderiam ser requeridas para evitar a ocorrência e suas conseqüências, ou seja, ao transportador é imposta a culpa presumida. Foram, praticamente, abolidas as justificativas por falta náutica ou fogo.

Enquanto as Regras de York-Antuérpia determinam que se um ato de avaria grossa decorre de culpa de uma das partes envolvidas na aventura marítima, ele será considerado como avaria grossa e o rateio entre as partes é calculado normalmente, mas dá a parte inocente o direito de não ser penalizado em relação a tal culpa. Vale lembrar que por York-Antuérpia somente é considerado avaria grossa, as perdas, danos ou despesas que forem conseqüência direta do ato de avaria grossa, excluindo os prejuízos decorrentes da demora da viagem.

Assim, temos que enquanto as regras de Haia-Visby e de Hamburgo prevêm a culpa na apuração de responsabilidades por perdas ou danos, as Regras de York-Antuérpia afastam a culpa na verificação dos danos ou despesas decorrentes do ato de avaria grossa.

Portanto, para que não haja conflito entre as regras de Haia-Visby e de Hamburgo com as Regras de York-Antuérpia é necessário que estas sejam inseridas nos conhecimentos marítimos ou cartas partidas, pois não há uma uniformidade entre as leis e a prática que tem cada país.

Efetuada pesquisa jurisprudencial sobre as Alterações nas Regras de York-Antuérpia e Conflito das Regras de Haia-Visby e Hamburgo com as Regras de York-Antuérpia junto aos Tribunais, não foram apresentados resultados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANJOS, J. Haroldo dos, GOMES; Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.
- GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.
- MIRANDA FILHO, Ferdinand Verardy. *O Que Você Deve Saber Sobre Avaria Grossa*. Rio de Janeiro: Femar, 1995.
- OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. *Avaria Grossa*, 2005. (Aula ministrada em 23.08.05, no Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro. UniSantos).
- REGRAS DE YORK E ANTUÉRPIA 2004. Disponível em:
www.gard.no/gard/Publications/GardNews/RecentIssues/gn176_18.htm.
Acesso em: 23 set. 2005.
- REGRAS DE YORK E ANTUÉRPIA 2004. Disponível em:
www.waltonsandmorse.com/resources/bulletins/genavg2/.
Acesso em: 14 set. 2005.