Por Paulo Henrique Cremoneze  e Rubens Walter Machado Filho

***Estado de necessidade, abuso do direito e o ressarcimento integral dos donos de cargas e de seus seguradores***

*À memória de Rubens Walter Machado, que nos ensinou a desconfiar das declarações de avaria grossa e a investigar, antes de tudo, a razão pela qual o navio se viu em perigo.*

**Resumo**: A avaria grossa é um dos institutos mais antigos do Direito Marítimo e, na prática contemporânea, um dos mais desvirtuados. Este ensaio sustenta que o ato de avaria grossa é, tecnicamente, um ato praticado em estado de necessidade e que, por isso, sua legitimidade depende da natureza da causa antecedente ao perigo. Se a causa é fortuita, há verdadeira avaria grossa e rateio proporcional entre os interessados na expedição. Se a causa decorre de culpa do transportador (vício do navio, inavegabilidade, falha de manutenção, erro de estiva, plano de viagem defeituoso, imperícia ou negligência do comandante e da tripulação), não há avaria grossa, mas avaria particular, com imputação integral da responsabilidade ao transportador. A conclusão se apoia nos arts. 188, II, 929 e 930 do Código Civil, no art. 765 do Código Comercial, na disciplina processual dos arts. 707 a 711 do Código de Processo Civil, no regime cogente da responsabilidade do transportador e na figura do abuso do direito (art. 187 do Código Civil), e encontra eco no direito comparado, em especial na jurisprudência inglesa sobre a Regra D das Regras de York-Antuérpia. Ao final, apresentam-se proposições conclusivas e orientações práticas para donos de cargas e seus seguradores, com vistas ao ressarcimento integral dos prejuízos.

**Palavras-chave**: Avaria grossa. Avaria particular. Causa antecedente. Estado de necessidade. Abuso do direito. Responsabilidade do transportador marítimo. Seguro de transportes. Sub-rogação. Ressarcimento integral.

**Abstract**: *General average is one of the oldest institutions of maritime law and, in contemporary practice, one of the most distorted. This essay argues that a general average act is, technically, an act performed in a state of necessity and that its legitimacy therefore depends on the nature of the cause that preceded the peril. Where that cause is fortuitous, there is true general average and proportional contribution among the parties to the adventure. Where it stems from the carrier's fault (unseaworthiness, defective maintenance, improper stowage, a defective passage plan, or negligence of master and crew), there is no general average but particular average, and the carrier bears the loss in full. The argument rests on the Brazilian Civil Code (arts. 188, II, 929, 930 and 187), the Brazilian Commercial Code (art. 765), the Code of Civil Procedure (arts. 707 to 711) and the mandatory regime of carrier liability, and finds support in comparative law, particularly in English case law on Rule D of the York-Antwerp Rules. The essay closes with conclusions and practical guidance for cargo owners and their insurers seeking full recovery of their losses*.

**Keywords**: *General average. Particular average. Antecedent cause. State of necessity. Abuse of rights. Carrier liability. Cargo insurance. Subrogation. Full recovery*.

Leia aqui o artigo na íntegra.

(03.11.2026)