

**TRIBUNAL DE JUSTIÇA
TERCEIRA CÂMARA CÍVEL**

**APELAÇÃO CÍVEL Nº 56.146/2006
(41ª Vara Cível da Comarca da Capital)
APELANTE: COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL
APELADA: GLOBAL TRANSPORTE OCEÂNICO S/A**

Empresarial. Civil. Constitucional. Processual Civil. Lide indenizatória, proposta por empresa de transporte oceânico, objetivando composição de perdas e danos advindos de colisão de navio de sua propriedade, por navio pertencente a outra empresa de atividade semelhante; ocorrida em hora noturna, em trecho adjacente ao litoral norte do Estado de São Paulo. Perícia, de cuja alegada deficiência foi interposto Agravo de Instrumento, pela ré, convertido por esta Câmara em Agravo Retido. Sentença de procedência. Embargos de Declaração, rejeitados. Apelação da referida demandada, reiterando o recurso de menor dimensão. Diligências da relatoria, na realização de expertise complementar, de conteúdo náutico e contábil, que o tornaram inócuo. Extenso contraditório em todo o processado, na juntada de outros documentos, e outras peças técnicas; inclusive, do que foi decidido em sede administrativa pelo Tribunal Marítimo, e pela Capitania de Portos local. Conjunto probatório que assinala, a todas as luzes, maior responsabilidade do pólo passivo da lide, e ativo do recurso; e menor responsabilidade da demandante, ora apelada. O navio “Norsul Tubarão” desrespeitou a preferência de passagem do navio “Global Rio”, assim violando, por mais relevante, ditames regulamentares, contidos no Decreto 80.068/1977, atinente à promulgação no Brasil de convenção internacional, firmada na Capital do Reino Unido, no ano de 1972, sobre prevenção de colisões de navios nos altos mares. Por seu turno, o navio “Global Rio” só foi manobrado a uma pequena distância, sem condição de segurança, e do modo menos técnico. Perícias, em ambos os graus, correlatas ao que decidiu o citado Tribunal Marítimo, cujos fundamentos, mais do que as conclusões, assim orientam. Voto vencido no aresto do Tribunal Marítimo, que deve ser prestigiado na inteireza, haja vista que melhor sintetizou a dinâmica fática, enriquecendo o citado conjunto probatório. Princípio da proporcionalidade, conjugado ao da razoabilidade, insculpido na Carta Republicana; ambos integrando o princípio maior, da legalidade. Incidência necessária do artigo 945 do Código Civil



vigente, muito embora, quando do fato, fosse eficaz o Código de 1916, que não previa por semelhante. Todavia, naquele tempo pretérito, doutrina e jurisprudência já edificavam na irradiação da norma acima. Aresto deste Tribunal, em sede idêntica, que se referencia; julgado recentemente; relatado pelo E. Desembargador Elton Leme, na Colenda 17ª Câmara Cível, acerca de colisão de veículos terrestres, mas que é adequado ao caso vertente, por analogia, e porque o Direito Civil é o ramo preponderante do Direito Privado, que abarca o Empresarial, que, por seu turno, abrange o Direito da Navegação. Culpa presumida dos preponentes, ou empregadores, pelos atos culposos dos empregados ou prepostos. Proporção da culpa maior, no dobro da culpa menor. Rigor, pois, de a empresa ré ressarcir a autora em dois terços do dano emergente, relativo à franquia, como apurado na perícia da esfera contábil, no 1º grau, porém com as ressalvas da perícia no 2º grau, mais completa a propósito. Rigor de pagar o lucro cessante, nos citados dois terços, pelos 81 dias de inatividade do barco de propriedade da autora. Rigor de reparar, na mesma proporção, o lucro cessante pela perda do contrato com antigo cliente, consoante o citado laudo no 1º grau. Planilhas, também de rigor, quando do cumprimento do julgado, obedecendo ao contraditório, e dentro do ora estatuído. Sucumbência recíproca, porém mais intensa a derrota da demandada e apelante, que arcará com os mesmos dois terços das custas, suportando a autora e recorrida, um terço. Honorários de advogado por aquela, no décimo do montante da condenação, nos citados dois terços. Sentença da lavra de dedicado Juiz, hoje insigne Desembargador, que se mantém na maior parte, mas que se reforma na menor. Prejuízo, que se julga, do Agravo Retido. Apelação parcialmente provida. Voto vencido acerca da última.

VISTOS, relatados e discutidos estes autos da **APELAÇÃO CÍVEL nº 56.146/2006** em que é Apelante **COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL**, e Apelada **GLOBAL TRANSPORTE OCEÂNICO S/A**.

ACORDAM os Desembargadores que integram a Terceira Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, na Sessão hoje realizada, por unanimidade de votos, em julgar prejudicado o Agravo Retido. Bem como, por maioria de votos, em dar provimento parcial



ao Apelo. Vencida a Revisora, Desembargadora Helena Cândida Gaede, que negava provimento ao mesmo, nos termos de seu voto.

VOTO:

De proêmio, já tendo sido realizada a perícia complementar, determinada pelo Relator, sem que as partes tivessem se insurgido, restou prejudicado o recurso de menor dimensão, cuja retenção fora, antes, também estatuída.

Passando-se ao conteúdo do apelo, observa-se que tudo diz respeito ao fato da colisão de dois navios mercantes, o de propriedade da empresa autora e apelada, e o de propriedade da empresa ré e apelante; que se deu no dia 12 de fevereiro de 1999, pela madrugada, no litoral setentrional do Estado de São Paulo; proximidade do Município de São Sebastião. Pelo que constou da ocorrência lavrada pelo Comandante do navio **Global Rio**, o mesmo fazia um percurso iniciado no porto de Santos, com destino ao porto de Maceió, Estado de Alagoas. Tendo sido abalroado pelo navio **Norsul Tubarão**, que navegava no sentido oposto; cuja proa atingiu a alheta de bombordo daquele, acarretando grande conturbação mecânica e hidráulica, e no corolário, diversos prejuízos econômicos. Todos, detalhados por perícia particular, que se acha às fls. 27 *ut* 55; acompanhada de fotografias coloridas. Tendo havido, também, protesto marítimo, efetivado pelo Capitão de Cabotagem **Remy de Andrade Filho**, à luz dos artigos 725 e seguintes do Código de Processo Civil de 1939, que ainda vigoram por força da Lei 6780 de 12/05/1980. Com pertinência a tal protesto, o dito Comandante prestou depoimento perante o Juízo da 13ª Vara Cível da Comarca capitalina.

Prosseguindo-se, em síntese de relevo, tem-se que o Comandante do navio dito colidente, **Gianone Carlos Custodio**, também formulou protesto, dizendo que navegava regularmente, e que a tela do radar teve a leitura atrapalhada pelas nuvens, densas e baixas; e que tudo fez para auxiliar a equipe do outro barco. Vieram outros documentos, e outras fotografias. Veio o texto completo da referida Convenção, firmada no ano de 1972, no idioma vernáculo ao lado do inglês. Veio a contestação da ora apelante, na qual assinala culpa do Comandante do navio da autora, por errada manobra, de súbita guinada para o lado direito, saindo do rumo correto, em se atravessando no caminho do **Norsul Tubarão**. Afirma que a colisão não teria acontecido, caso os rumos originais das naves não fossem alterados. Outrossim, sobre o ressarcimento de per si, sustentou que os alegados danos não foram descritos de modo a positivar correlação com o acidente; que a empresa **Trikem** não renovou seu contrato com a autora,



por questão de preço, tendo a outra empresa de seguro, **Flumar**, oferecido condições mais vantajosas. Considera absurda a indenização em dólares dos Estados Unidos, quando os reparos do navio atingido foram feitos no Brasil. Pediu até a suspensão do procedimento para ser aguardado o parecer, na sede administrativa, do Tribunal Marítimo, com espeque na Lei 2180 de 1954. Outros escritos foram adunados. Veio o texto do referido decreto federal que regulamentou a citada Convenção, promulgada pelo Brasil aos 28 de abril de 1984.

Após a chegada de outros documentos, de natureza técnica, foi determinada a efetivação de duas perícias; uma contábil, e outra náutica. Veio cópia integral do procedimento no Tribunal Marítimo. Este, rico em detalhes, cuja conclusão pode ser assim resumida: **1) o acidente houve não por fator humano, nem material, mas por fator operacional; 2) deixaram de ser cumpridas, pelo encarregado da manobra do “Norsul Tubarão”, as regras 05, 07b e 15, do regulamento, e pelo encarregado da manobra do “Global Rio”, as regras 07a e 17a, II, do mesmo.** No final do parecer, foi comentado pelo Encarregado do Inquérito, **Capitão de Corveta Carlos Roberto Bastos**, que **“se os rumos não tivessem sido alterados, os navios teriam cruzados com uma distância de 0,2 milhas, cerca de 360 metros, entre si.”** Fez crítica ao fato de navios de mais de 150 metros, pesando 15.000 toneladas, navegarem em rumos cruzados, à noite, sem limitações de ordem geográfica.

Com base nisso, e em vários elementos subsidiários, o dito tribunal administrativo chegou à conclusão de que houve grave deficiência, acerca do navio **Norsul Tubarão**, por ter seu piloto permitido, que o barco seguisse por quase duas milhas marítimas, na velocidade de 11 nós, sem qualquer tipo de vigilância; constando que um “oficial de quarto” se ausentou do passadiço por cerca de 10 minutos, sem convocar o vigia, permanecendo no camarim de cartas (onde é redigido o diário de bordo). Chegou à outra conclusão, acerca do navio **Global Rio**, de ter seu piloto agido de forma correta, no rumo e na velocidade, buscando contato com a outra embarcação, quando a distância entre as duas era superior a **três milhas**. Mas teria havido falha, ao ser feita a manobra referida, quando a distância fora reduzida para **meia milha**. Teria seu piloto, destarte, por imperícia, também dado causa à colisão.

O dito laudo pericial náutico obrado pelo Engenheiro **Ricardo Salomão**, também muito rico de detalhes, e acompanhado de documentos; muitos na língua inglesa, mas com tradução dispensada; e fotografias; assinalou de maior relevo que a regra 15 do regulamento é clara em que, **no cruzamento de duas embarcações, com risco de colisão, a que aviste a outra por boreste deverá se manter fora do caminho dessa, e caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua popa.** Mas logo



em seguida, assinalou que **a embarcação que tiver preferência poderá manobrar para evitar uma colisão, tão logo lhe pareça que a embarcação obrigada a manobrar não esteja manobrando apropriadamente.** E depois, que **a dita manobra para evitar colisão com outra embarcação à propulsão mecânica, não deverá, de princípio, guinar para bombordo para a outra que se encontre a seu bombordo.** Por fim, não pôde o louvado afirmar, diante de outras variáveis não incluídas na análise, salvo de modo acadêmico, que a colisão não teria ocorrido se o **Global Rio** não tivesse manobrado.

O laudo discordante, adunado pela ora apelante; subscrito pelo **Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante Fernando Ladeiras**, dissertando, sobretudo, acerca das distâncias das naves, de suas velocidades, e do momento do fato, frisa que o **“Global Rio”**, mesmo detectando o outro navio por uma curta distância, teve plenas condições de evitar o abalroamento, mas descumpriu os conceitos regulamentares básicos. Aduz que a falha do **“Norsul Tubarão”** se limitou à falta de vigilância. Aduz também que, em ambos os navios, os alarmes anti-colisão estavam, erradamente, desligados. Acusa o registrador de rumos do **“Global Rio”** de estar com os dados defasados, quanto às horas e aos graus mostrados.

O outro laudo de assistência técnica, da autora e apelada; obrado pelo Engenheiro Naval **Dorian Castello Miguel**; por outro tanto, diz de relevo que não havia como a dita manobra do **“Global Rio”** ter sido eficaz, por outra maneira; que o tempo era chuvoso e o acidente ocorreu em hora noturna, acarretando maior dificuldade do que teria uma avaliação do risco de aproximação, em dia claro; que mesmo assim, a manobra referida, quase deu bom resultado, não fossem **15 segundos**; que a culpa, por cristalino, é jungida ao navio **“Norsul Tubarão”**. Outro parecer, do Capitão de Longo Curso **Ronaldo Nunes Machado**, abona e elogia o critério do “expert”.

Deixando-se para depois a análise sobre a Sentença, examina-se a perícia complementar que foi concretizada. Em suma, a mesma positivou, que o Regulamento Internacional para evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), baseado na citada Convenção, e que passou a valer neste País aos 02 de agosto de 1977, não foi obedecido na espécie. **A embarcação “Norsul Tubarão” estava obrigada a manobrar e manter a passagem livre para a embarcação “Global Rio”, mas isto foi ignorado por seu oficial de serviço, na falta de vigilância.** Porém, o **“Global Rio”, ao manobrar, mesmo tendo preferência sobre o outro, o fez de modo pouco eficaz, pelo fator da pouca antecedência.** Considera que foi **nula a vigilância do “Norsul Tubarão”, que não tinha preferência e era obrigado a se manter fora do caminho.** Aponta a negligência quanto ao



mesmo na inexistência de manobra ou ação evasiva, que evitasse a colisão. **Diz quanto ao “Global Rio” ter havido falha na não utilização de sinais sonoros, cinco apitos curtos, que indicassem falta de entendimento sobre o movimento do “Norsul Tubarão”.**

Examinando-se depois as manifestações pertinentes das empresas litigantes, tem-se que a recorrente insiste em que o navio **“Global Rio”** teria detectado o outro, se o radar anti-colisão estivesse ligado; que tal desligamento, nas duas embarcações, obstou a chamada “varredura de longa distância”; que a dita manobra tardia teve imensa importância; que o laudo do Tribunal Marítimo abona, de fato, a tese da apelante, quanto à **culpa concorrente**, o que também foi considerado pela Capitania dos Portos de São Paulo. Adunou parecer técnico da empresa **“CR Marine Survey & Services Ltda”**, subscrito por **Jorge Eduardo de Carvalho Rocha**, na equiparação das responsabilidades. Salienta que o fato do oficial de serviço do **“Norsul Tubarão”** estar na sala de cartas não tem o condão afirmado pelo “expert”, haja vista que na dita sala existe uma repetidora do radar para permitir a vigilância, ao passo que a mesa de pilotagem do **“Global Rio”**, no passadiço, cercada por cortinas, o é de modo restritivo, não permitindo qualquer visão do exterior; que os radares, mesmo nas condições meteorológicas ruins, possuem o chamado “controle FTC”, e outros, no fortalecer da detecção; que embora a principal obrigação do navio que tenha a preferência seja de manter seu rumo e velocidade, podendo manobrar quando tenha de evitar a colisão com outro navio, tal ditame, que se contém na Regra 17 do Regulamento, é jungida ao quadro de um espaço restrito de manobra, o que não é o caso em discussão. **É da boa marinharia que se deva evitar cruzar a proa de outra embarcação, guinando para boreste, pois tal representará um risco de colisão ainda maior.** Isto, em se conjugando a Regra 17 com a Regra 15. O **“Global Rio”**, na manobra, não teria seguido a orientação da Regra 08. O **“Norsul Tubarão”** não teria efetuado qualquer manobra. O erro mais grave do outro foi na interpretação e cumprimento errados das Regras 08 e 17, visto que **a manobra executada era a única que não poderia ser realizada.** A falha do **“Norsul Tubarão”** foi desobedecer à Regra 05.

À vista de todo o conjunto probatório documental, e, sobretudo, técnico, vê-se de melhor a posição, acerca do Acórdão do Tribunal Marítimo, do prolator do voto divergente, **Carlos Fernandes Martins Pamplona**. No penúltimo parágrafo do dito sufrágio, às fls. 2583, está dito que **“o acidente ocorreu porque o grave erro no comportamento omissivo do condutor do “Norsul Tubarão”, deixando de fazer o que a norma de navegação internacionalmente estabelecida determina, levou o condutor do “Global Rio” a titubear entre a decisão de manter o rumo ou manobrar, demorando para agir como deveria para evitar o**



perigo iminente, contribuindo dessa forma, para sua ocorrência, porém em menor grau de culpa”.

Tal conclusão, como dito, é a jungida à matéria de fato, esta, por seu turno, correlata às normas jurídicas adequadas, do citado Regulamento, que decorreu da aludida Convenção Internacional. Ademais, é a que melhor se coaduna com as regras de experiência.

Os dois navios navegavam em rumos opostos, nos sentidos setentrional e meridional, ao longo do litoral bandeirante. Um deles, o da empresa ré e ora insurgente, desrespeitou a preferência de passagem do outro, da empresa autora e recorrida. **Esta foi a causa principal da colisão.** Mas o navio da empresa demandante, ao ser manobrado, o foi de modo imperito, no tempo retardado, em distância que não mais o permitia com segurança. **Esta foi a causa secundária.**

Houve, sim, concorrência de culpas. Mas não em igual proporção. A não ser o afirmado pelos assistentes técnicos, e autores de pareceres, ligados à proprietária do **“Norsul Tubarão”**, as expertises de primeiro e segundo grau, como também os fundamentos e as conclusões do Tribunal Marítimo e da Capitania dos Portos de São Paulo, convencem, a todas as luzes, que a responsabilidade, por culpa presumida, da ré e recorrente, foi mais intensa do que a responsabilidade, por semelhante culpa, da autora e apelada.

Embora o feito tenha regência substantiva no Direito Marítimo, ou Direito da Navegação, antes correlato ao Direito Comercial, e hoje ao Direito Empresarial, é curial ser o Direito Civil, como o ramo principal do Direito Privado, aqui subsidiário. Assim, o artigo 945 do Código Civil vigente, que não existia no Código Civil de 1916, mas cuja norma, naquele tempo, era construída, caso a caso, por doutrina e jurisprudência, dispõe que **“se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano”**. Sendo clara a analogia à colisão de navios, em berlinda.

Repudia o ordenamento pátrio o locupletamento indevido. Qualquer solução que se pretenda, na espécie, pela culpa exclusiva de uma das empresas, ou pela culpa proporcional igual de ambas, causará o objeto do citado repúdio.

Proporcionalidade, aliada à razoabilidade, integra o princípio constitucional maior, da legalidade.



Embora a jurisprudência e a doutrina não tenham ainda adentrado profundamente no tema, referencia-se aresto da **Colenda 17ª Câmara Cível, na Apelação 31306/2009**, relatada pelo Desembargador **Elton Leme**; julgada aos 15 de julho de 2009. De cuja ementa se extrai o seguinte: **“Laudo pericial que aponta concorrência de causas na colisão, com o ingresso do coletivo na pista em momento em que não lhe era oportuno manobrar, em desacordo com o artigo 34 do CTB, somada à velocidade do veículo do réu imprópria para o local, impossibilitando a frenagem. /// Indenização a ser fixada na proporção da concorrência de culpas, nos termos do artigo 945 do Código Civil.”**

Estando patente que a culpa, objeto de presunção, do empregador ou preponente, pelos atos do empregado ou preposto, nos termos do citado Código, foi, no que toca à empresa do **“Norsul Tubarão”**, no dobro da outra culpa, da mesma natureza, no que toca à empresa do **“Global Rio”**, divisa-se que a Sentença, obrada pelo mui brilhante Juiz, hoje Eminentíssimo Par, **Leandro Ribeiro da Silva**, que deu pela procedência plena dos termos iniciais, deve ser em parte reformada, para dar pela mesma procedência, mas na maior parte. E improcedência na menor.

Tal significa que a ré e apelante ressarcirá a autora e apelada, na proporção de dois terços. Isto é, quanto ao dano emergente relativo à franquia, apontado no laudo pericial de 1º grau; quanto ao lucro cessante referente aos 81 dias de inatividade do navio da autora, também assinalado no dito laudo; e quanto à reparação do lucro cessante pela perda do contrato com a empresa Triken S/A, antiga cliente; também contida no dito laudo. Mas no cingido à referida franquia, acerca do citado dano emergente, com as ressalvas que se acham no laudo pericial de 2º grau, mais detalhado a propósito.

Na fase do cumprimento sentencial, haverá apresentação de planilhas, sob o contraditório, com base no acima decidido.

Por derradeiro, na esfera da sucumbência, e no corolário, a ré e apelante suportará dois terços das despesas do processo; incluindo os honorários periciais, e taxa judiciária. A autora e recorrida arcará com a terça parte de tais montas. A demandada, e recorrente, pagará honorários de advogado, em dez por cento sobre o total da condenação fixada nos referidos dois terços.

À conta destas considerações, e por unanimidade, julga-se prejudicado o Agravo Retido. E por maioria, dá-se parcial provimento ao Apelo.



Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 2009.

Des. LUIZ FELIPE HADDAD
Relator

