

**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
TERCEIRA CÂMARA CÍVEL**

Apelação Cível nº 2006.001.56146

Apelante: Companhia de Navegação Norsul.

Apelada: Global Transporte Oceânico S.A.

Revisora: Des. HELENA CANDIDA LISBOA GAEDE

V O T O V E N C I D O

Ousei divergir da douta maioria pelo seguinte:

A responsabilidade civil tem por base a violação de um dever jurídico, podendo advir tanto de um ato ilícito como lícito, impondo o art. 187 do Código Civil, como limites, aqueles decorrentes da boa fé, bons costumes e o fim econômico e social do Direito.

Tem por pressupostos a conduta culposa do agente, onexo causal e o dano, elencados no art. 186 do Código Civil, na hipótese de responsabilidade subjetiva, como a dos autos, eis que não se trata de relação de consumo, nem de responsabilidade contratual ou decorrente de relação com o Estado.

Já a indenização visa a recomposição do estado anterior ao evento danoso, por aquele que cometeu o ato ilícito, nos termos do art. 927 do Código Civil.

Por sua vez, o art. 403 do Código Civil (antigo 1.060 do CC/16) adota a teoria da causa do dano direto e imediato, ao dispor:

Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direito e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual.

Tendo por base essas premissas, extrai-se do caso vertente, o seguinte:

Navegavam dois navios em rota de rumo cruzado, sem radares, devido a nuvens baixas, quando a cerca de 3 (três) milhas o Global Rio avistou o NorSul Tubarão,



tendo emitido os avisos próprios do regulamento da navegação, e exercendo o direito de preferência aguardou a manobra do NorSul Tubarão, que nada fez, prosseguindo no rumo.

Após aguardar a manobra, que não veio, o Global Rio efetuou guinada a boroeste, sem, contudo evitar a colisão que causou os danos, consistentes em enorme rasgo no seu casco com destruição parcial do convés, camarotes e sua estrutura, alagando a casa de máquinas e deixando o navio à deriva por diversas horas.

Incontroversos os fatos principais, a controvérsia restringe-se quanto aos efeitos jurídicos das condutas das partes, notadamente, quanto à existência de causa concorrente.

Encontrando-se os navios Global Rio e NorSul Tubarão em rota de rumo cruzado e com os radares sonoros desligados, em razão da existência de nuvens baixas, fato considerado desinfluyente para o julgamento pelo Tribunal Marítimo, por estarem ambos na mesma situação, a conduta omissiva do NorSul Tubarão, ao navegar por quase 11 milhas, sem qualquer vigia, caracteriza a modalidade culposa da negligência, podendo ser previsível o resultado de dano, quando não se tem qualquer agente exercendo o dever de vigilância para tomar as providências necessárias e evitar o dano.

Com efeito, navegar um navio sem qualquer vigia é omissão ao mais elementar dever de cuidado, com violação do dever jurídico imposto pelas normas de navegação elencadas no Regulamento Internacional para Evitar Acidentes no Mar – RIPEAM.

A infração da norma regulamentadora do direito de preferência, por si só, também seria fator determinante da responsabilidade, eis que presente o nexo causal.

Já a conduta da Global Rio, na modalidade de imperícia, ao manobrar tardiamente para evitar a colisão, qualificada como culposa pelo Tribunal Marítimo, consistiu em reação à omissão do NorSul Tubarão, no seu dever de manobra para evitar o resultado, consoante as regras do RIPEAM.



Exercendo o direito de preferência, poderia a Global Rio, nada fazer, na forma da Regra 17 do referido regulamento, que lhe faculta, contudo, optar por exercer a manobra, como transcrito às fls. 3288:

Regra 17, (a), (i): “Quando uma embarcação for obrigada a manobrar, a outra deverá manter seu rumo e sua velocidade”.

Regra 17, (a), (ii): “Entretanto, a embarcação que tem a preferência poderá manobrar para evitar uma colisão, tão logo lhe pareça que a embarcação obrigada a manobrar não está manobrando apropriadamente, em cumprimento a estas Regras;”

Regra 17, (d): “Esta regra não dispensa a embarcação obrigada a manobrar de sua obrigação de se manter afastado do caminho da outra.”

Ao prosseguir a viagem, aguardando a manobra do NorSul Tubarão, nada mais fez a Global Rio que exercer o seu direito de preferência de passagem e, somente, ainda que tardiamente, ao perceber a omissão do dever jurídico da NorSul, é que, em sua defesa, efetuou a manobra que competia ao outro navio obrigatoriamente realizar.

Se o fez tardiamente e por isso de forma ineficaz, sua conduta, ainda que na modalidade de imperícia, não pode ser colocada no mesmo plano da negligência da outra parte.

Isto porque, sendo os pressupostos da responsabilidade subjetiva a conduta culposa do agente, o nexu causal e o dano, nos termos do art. 186 do Código Civil deve-se averiguar qual a conduta que causou o dano, ainda que possa haver diversas condutas circunstanciais, envolvendo o evento danoso.

A violação do dever de vigilância e segurança constitui-se em conduta grave, que pode levar a causar dano, quando ocorre um fato, que a presença do vigia, evitaria o dano.

No caso vertente, os navios distanciavam-se em mais de 3 (três) milhas quando a Global percebeu a presença do NorSul, a tempo suficiente para que a colisão fosse evitada, como ressaltado pelo Tribunal Marítimo.

Do que decorre que se o oficial de vigia, ao retirar-se para uma sala ao lado, como alega, tivesse avisado ao marinheiro para substituí-lo, este estaria a postos para



receber os sinais da Global e desviar-se da rota, como lhe impunha a regra 17 do RIPEAM, acima mencionada.

A defesa do vigia de que poderia efetuar a vigilância da sala onde se encontrava (fls. 313/315), não merece credibilidade, pois em tal caso teria havido uma conduta dolosa e não culposa, já que teria visto os sinais e nada feito, o que foge ao que normalmente acontece, restando esse argumento isolado das demais provas dos autos, e patente a sua intenção de afastar a omissão, sem, contudo, atentar que estaria agravando a própria conduta.

O fato é que o NorSul só percebeu a proximidade do navio Global no momento da colisão. Omissão total e injustificada, com descumprimento do Regulamento que lhe impõe a manobra para evitar a colisão.

Esta foi a causa determinante da colisão, quando com sua proa atingiu a lateral do navio Global, vítima do evento.

No tocante à ineficaz manobra de desvio, efetuada pela Global, ainda que decorrente de falta de técnica, ao tardar em efetuá-la, não pode ser considerada como causa concorrente, por ter sido preponderante a conduta omissiva do NorSul.

Descabe atribuir-se a uma tentativa, mal sucedida, de evitar o dano, a culpa pelo dano, quando este decorre da violação à legalidade, por parte do NorSul, enquanto que a conduta da Global visava o fim ético, ou seja, lícito, de evitar o dano.

A omissão do dever de vigilância, no caso presente, por ser contra a legalidade, violando, abstratamente, o bem estar coletivo, abrange as demais condutas, manobras realizadas, com ou sem técnica, para evitar o dano, cuja obrigação competia ao NorSul Tubarão.

A omissão do NorSul Tubarão é que foi o fator determinante da colisão.
Não há, portanto, que se falar em causa concorrente do dano.



Afasta-se a bem lançada tese, exposta na contestação, de que a manobra da Global, teria, por si só, produzido o resultado, pois se tivesse optado por prosseguir no rumo, a colisão não teria ocorrido. Tentou, assim, quebrar o nexu da causalidade com a anterior omissão, e rebater o fundamento da responsabilidade civil, que se apóia na causa determinante para o resultado.

No entanto, a ação da Global foi mero desdobramento do evento, causado pela omissão do NorSul em manobrar, ressaltando-se que o Tribunal Marítimo rebateu a tese ao afirmar que a omissão de vigilância do NorSul caracteriza-se como conduta negligente, por colocar os navios em situação de risco, ainda que não tivesse ocorrido o abalroamento.

Assim sendo, atribuir-se causa concorrente a quem apenas se defendeu da conduta omissiva do causador do dano é deixar de aplicar-se os princípios gerais do direito, atentando-se para os fins sociais, a valoração ética das condutas, e os limites impostos ao ato jurídico pelo art. 187 do Código Civil ao dispor:

Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

O inquérito da Capitania dos Portos havia dado como fato gerador do abalroamento o abandono do passadiço pelo oficial de serviço. À evidência, que a omissão do NorSul demonstra ser causa suficiente para causar o dano, até porque criou a situação de proximidade dos navios, considerada de risco pelo Tribunal Marítimo, ainda que não tivesse havido a colisão.

Cumprе relembrar, por oportuno, que quando o agente age em estado de necessidade ou em legítima defesa, as causas são excludentes de ilicitude, embora possam causar dano a outrem (art. 188 do CC).

Na iminência de ser abalroado, constitui-se em ato lícito a manobra para evitar o dano, e ainda que ineficaz não se configura a concausa concorrente que como preleciona Martinho Garcez Neto, mencionado por Sergio Cavalieri Filho, em Programa de Responsabilidade Civil, 7ª. Ed. *a aplicação do princípio da concorrência de culpas, com a divisão da indenização foi apenas a correspondência lógica aos apelos da equidade, nos*



casos excepcionais em que não se cogita da preponderância manifesta e provada da culpa do agente.

E, enfatizado por Cavalieri ao expor às fls. 58:

A concorrência de culpas, portanto, por se tratar de hipótese de concorrência de causas, só deve ser admitida em casos excepcionais, quando não se cogita de preponderância causal manifesta e provada da conduta do agente.

O princípio da razoabilidade, que se apóia no bom senso, obsta que se condene o lesado por tentativa mal sucedida de evitar o dano que, obviamente, resulta da conduta de deixar um navio navegar, sem vigia, causando a situação de risco da proximidade dos navios e violando um direito da vítima, protegido pelo RIPEAM, qual seja, o direito de preferência de passagem.

Até porque, muito embora a manobra tenha sido ineficaz para evitar a colisão, pode, em tese, como sustenta a Autora, ter reduzido o dano, já que não foi atingido o seu tanque, no qual havia resíduos de inflamáveis (fls. 435).

Demonstrada a culpa, o nexos causal e o dano, pressupostos da responsabilidade subjetiva, aplica-se o disposto no art. 927 do Código Civil, pelo qual se obriga a quem comete ato ilícito a repará-lo.

Por oportuno, transcreve-se um exemplo extraído da obra Programa de Responsabilidade Civil, de Sergio Cavalieri Filho, 5ª. Edição, p. 75/76:

“(…) Carregado com 45.000 toneladas de carvão mineral, o navio *Mineral Star*, procedente dos Estados Unidos da América, enfrentou fortes tempestades no mar do Caribe, sofrendo sérias avarias. Ao chegar ao porto de Fortaleza, Ceará, o caso do *Mineral Star* exibia dois enormes rombos na proa, por onde penetrava a água do mar, além de sérios danos na antepara dos porões 1º e 2º, já completamente inundados. E, como não mais tinha condições de navegação por si próprio, foi retirada a classificação do navio e rebocado de popa até o porto de Vitória, no Espírito Santo, onde parte da carga foi transferida para outro cargueiro, e de lá, ainda rebocado, seguiu para o Rio de Janeiro. Ao chegar no porto de Sepetiba, as autoridades portuárias não permitiram a imediata atracação do *Mineral Star* por falta de documentação técnica idônea comprovando a segurança do navio, o plano de descarga, como, ainda, a cobertura securitária de eventuais danos para o caso de insucesso, sem o quê a operação colocaria em risco a própria segurança do porto. Na noite seguinte à chegada do navio ao porto de Sepetiba, enquanto aguardava autorização para traçar, sobreveio grande temporal na Baía de Angra, que agravou consideravelmente a situação do *Mineral Star*. Os ventos fortes desprenderam outras placas de aço da proa, causando alagamento da praça de máquinas, de sorte que o



comandante teve que encalhar o navio na Enseada das Palmas, na Ilha Grande, para impedir o seu naufrágio. Após permanecer nessa situação por algumas semanas, ameaçando poluir a Baía com a carga tóxica, o navio foi colocado em condições de reflutuar e rebocado para estaleiro próximo, onde sofreu reparos, de modo a permitir sua atracação e descarga.

A empresa proprietária do navio ajuizou, então, ação de indenização contra a companhia administradora do porto, pleiteando ressarcimento não só pelos danos sofridos pelo navio no temporal da Baía de Angra como, também, pelas despesas com reparos, manutenção, equipes de salvatagem, rebocadores, bem como pelos fretamentos perdidos (lucros cessantes) durante os 10 meses em que a embarcação ficou parada.

Acolhido o pedido em primeiro grau, a sentença foi confirmada, por maioria, pela Câmara que julgou a Ap. cível 5.303/93, mas nos Einfrs 91/95, o 2º Grupo de Câmaras Cíveis do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro acolheu o voto vencido do eminente Des. Laerson Mauro, por entender que a causa adequada dos danos cuja reparação era reclamada na ação não foi a recusa das autoridades portuárias em permitir a imediata atracação do navio, mas sim as avarias que sofrera no mar do Caribe, tanto assim que teve que vir rebocado de *popa* (porque de *proa* a água penetrava no navio) desde o porto de Fortaleza. Não fossem essas avarias, a recusa em permitir a atracação e, mesmo, a tempestade que se seguiu nada teriam acarretado ao *Mineral Star*. É comum os navios, em todos os portos do mundo, aguardarem ao largo a sua vez de atracar, e nem por isso as empresas que administram as docas podem ser responsabilizadas por prejuízos causados às embarcações por eventuais tempestades e outros fenômenos da Natureza ocorridos enquanto aguardam, todos determinados por causas absolutamente independentes e decorrentes de força maior. Ademais, na noite do temporal na Baía de Sepetiba, sem dúvida, vários outros navios estavam navegando na mesma região e nada sofreram, porque não estavam avariados, o que evidencia que essa segunda tempestade, por isso, não foi a causa adequada dos danos sofridos pelo *Mineral Star*. Foi apenas uma concausa superveniente que agravou a situação precária em que já se encontrava, sem condições de navegabilidade.

Assim, mesmo desconsiderando-se a relevância da licitude da recusa da atracação, porquanto as autoridades tinham que zelar pela segurança das instalações e serviços portuários contra os riscos decorrentes do precaríssimo estado em que se encontrava o navio, essa negativa foi absolutamente irrelevante no contexto em que os fatos ocorreram; não se erigiu em *causa adequada*, porque, *em abstrato*, não tinha como efeito normal agravar os danos sofridos pelo *Mineral Star*. A segunda tempestade, repita-se, é causa superveniente e independente no que respeita à negativa da atracação, decorrente de força maior, em relação à qual as autoridades portuárias não tinham nenhum controle, nem responsabilidade.

“Não basta a mera sucessão temporal ou cronológica dos fatos para a configuração do nexu causal. É preciso estabelecer, através de um juízo lógico e razoável de adequação dos fatos, qual ou quais se erigiram em causa adequada e necessária do resultado, desconsiderando-se os demais (...)”

Por estes motivos, votei vencida ao negar provimento ao recurso.

Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 2009.

DES. HELENA CANDIDA LISBOA GAEDE
Revisora

