

Navegando por Mares Jurisprudenciais: (I) Abalroamento entre Embarcações

Uma Coletânea de Artigos sobre temas de Direito Marítimo à luz das decisões dos Tribunais Brasileiros.

Autores: Lucas Leite Marques & Marina Falcão¹

O Direito Marítimo é especial. É um ramo autônomo do Direito, que disciplina operações relacionadas ao transporte marítimo, de cargas ou passageiros, englobando atividades que, como visto, mesmo nos mais difíceis tempos de pandemia, não podem jamais parar.

Internacional por natureza e, ao mesmo tempo, vital ao nosso país e ao nosso cotidiano, ainda que por vezes isso possa passar despercebido pelo cidadão comum.

Diante de tamanha relevância, buscaremos desenvolver uma coletânea de artigos dedicados a tratar os mais diversos temas de Direito Marítimo, à luz da Jurisprudência dos Tribunais Brasileiros, abordando temas de Direito Marítimo retratados na obra de “Jurisprudência Marítima”² e enfrentados em lides forenses, denotando a complexidade e especialização da matéria.

Neste primeiro, iremos tratar sobre o delicado e complexo tema do abalroamento entre embarcações, aqui representado por relevantíssimo caso julgado pelo Tribunal Marítimo e pelo Poder Judiciário do Rio de Janeiro, conforme citaremos abaixo.

O Brasil, juntamente com outros 158 países, representando mais de 99% de todo o transporte marítimo mundial em termos de tonelagem, é signatário da ‘Convenção Sobre O Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos No Mar’, também conhecido por RIPEAM (COLREG 1972). Com isso, grande parte dos litígios envolvendo abalroamento entre embarcações, sejam embarcações mercantes ou aquelas de esporte e recreio, podem ser solucionados através da aplicação das regras estabelecidas no RIPEAM, instrumento internacionalmente reconhecido que regula o tráfego de embarcações. E não foi diferente a relevância do RIPEAM, em conjunto com as regras e princípios de responsabilidade civil, para o caso em questão.

O caso em si remonta, bem resumidamente, aos seguintes fatos. Durante travessia em águas jurisdicionais brasileiras, próximo ao litoral paulista, um navio graneleiro, navegando em piloto automático, com radares desligados e sem vigilância no passadiço, chocou-se com um navio tanque que trafegava em situação de rumo cruzado. O oficial de serviço no navio tanque, avistando o graneleiro em situação de rumo cruzado, seguiu estritamente as regras do RIPEAM, observando encontrar-se em situação de preferência de passagem, e tentou contato via rádio e apito com a outra embarcação, sem sucesso.

¹ Sócio e Estagiária no escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados

² Disponível em <https://www.kincaid.com.br/livro-de-jurisprudencia-maritima/>

Ao perceber que o graneleiro não alterava seu rumo e velocidade, na iminência de um abalroamento, o oficial do navio tanque fez uma manobra brusca para tentar evitar a colisão, o que acabou não sendo suficiente. O impacto causou um grande rasgo no casco do navio tanque, alagando a casa de máquinas e deixando-o à deriva até eu fosse rebocado a um estaleiro no Rio de Janeiro para reparos. O graneleiro, atingindo a outra embarcação com sua proa e bulbo, não sofreu danos significativos e após alguns instantes conseguiu seguir viagem.

A Capitania dos Portos e posteriormente o Tribunal Marítimo iniciaram investigações e julgamento do caso para determinar administrativamente as responsabilidades dos atores envolvidos.

Sem prejuízo, o armador e as seguradoras do navio tanque, severamente afetados, manejaram ações judiciais distintas em face do armador do graneleiro buscando indenização pelos prejuízos sofridos.

E o desenrolar dessa história será aqui narrado por alguns dos julgados proferidos em tais casos.

Sentença de 1º grau:

“Trata-se a presente de Ação de Reparação de Perdas e Danos, pelo procedimento ordinário, na qual a parte autora relata que teve, em 12/02/1999, por volta das 04:00 horas, seu navio, de nome GLOBAL RIO, de sua armação e propriedade abalroado pelo navio de nome NORSUL TUBARÃO, de propriedade da ré, quando navegava na altura da Ilha de São Sebastião, litoral norte do Estado de São Paulo. (...)

É incontroversa a colisão entre as embarcações, sendo certo que tal fato jurídico repercutiu diretamente nas esferas jurídicas tanto da parte autora quanto da parte ré, restando apenas elucidar qual das duas incidiu em conduta culposa ensejadora da obrigação ressarcitória dos danos daí advindos. Assim, o mérito do processo orbita em torno da análise do conjunto probatório produzido no curso do processo. Figurando como mais significativos os laudos periciais, e os pareceres técnicos elaborados pelos assistentes técnicos das partes.

Inicialmente, faz-se necessário perquirir a existência da conduta culposa atribuída a ré, o que se dará através da análise do laudo pericial náutico. O PERITO, EM SUAS CONCLUSÕES, É TAXATIVO AO APONTAR A RESPONSABILIDADE DO NAVIO DE PROPRIEDADE DA EMPRESA RÉ PELA OCORRÊNCIA DA COLISÃO, RESSALTANDO QUE O NAVIO DA AUTORA AGIU NOS PRECISOS LIMITES ESTABELECIDOS PELO RIPEAM, NÃO CONCORRENDO PARA O FATO.

Quanto a tal conclusão, recebeu total aquiescência pela parte autora, já no tange a parte ré, o mesmo não se deu, haja vista que imputa à autora a responsabilidade pela colisão já que esta teria efetuado manobra equivocada e imperita. A alegação da parte ré dá-se nos seguintes termos: O navio da ré não tomou nenhuma providência, sequer tendo tido ciência da existência de outro navio em rota de colisão, afirmando que, caso o navio da parte autora tivesse tido a mesma postura, teria passado a meia milha de distância. A alegação da ré é frágil, já que, segundo o laudo pericial, a manobra realizada, pelo navio da

autora, deu-se dentro dos ditames do RIPEAM, sendo que a argumentação da ré parte da idéia errônea de que, mesmo não tendo agido nos termos do RIPEAM, caso a outra embarcação também tivesse desrespeitado tal norma, o acidente não teria ocorrido. Assim, a ré alega sua conduta ilícita em seu favor, tentando fazer supor que tal atitude desrespeitosa das normas internacionais que intentam evitar abalroações no mar poderia também ser exigida da parte autora.

Não obstante o acima descrito, o laudo pericial é cristalino em afirmar que a suposição da ré é impossível de realizar-se, dada a imprevisibilidade das circunstâncias que permeiam a hipótese, já que o acidente ocorreu em mar aberto, com visibilidade restrita, durante a noite, sujeitas a variações de velocidade, ondas e correntes. RESSALTE-SE QUE O RIPEAM, DIANTE DAS CONDIÇÕES QUE APRESENTAVAM-SE, NÃO PERMITE OUTRA ATITUDE SENÃO A TOMADA PELO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO DA AUTORA.

O perito reafirma suas assertivas ao responder a impugnação do laudo por ele elaborado, dizendo que tal impugnação não procede uma vez que apresentando-se uma situação de possível colisão entre navios deve-se adotar todas as recomendações previstas no RIPEAM, e não pilotar os navios pautando-se em avaliações probabilísticas de riscos, como tenta fazer supor a ré. (...)

PELO EXPOSTO, O ACIDENTE FOI FRUTO DA NEGLIGÊNCIA DA PARTE RÉ EM OBSERVAR AS REGRAS DO RIPEAM, NÃO SENDO A IMPUGNAÇÃO CAPAZ DE ELIDIR SUA RESPONSABILIDADE.

Desta feita, impõe-se neste momento a análise do laudo contábil, por ser apto a deslindar a próxima questão processual, qual seja, os valores devidos a título de indenização. (...)

Ante o exposto, JULGO PROCEDENTE OS PEDIDOS, de modo a CONDENAR A EMPRESA RÉ, ao pagamento da reparação dos danos oriundos de sua conduta culposa. (...)."

(TJRJ; Proc. nº 2000.001.163119-2; 41ª Vara Cível/RJ; pub. 27.07.2006)

Acórdão em apelação:

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.

voto vencido:

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, o nexo 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 boreste, 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 NEXO 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 CIRCUNSTANCIAS, 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 nexo 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 nexo 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 Elnfrs 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 si só, 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.

(TJRJ; Apelação Cível 56.146/2006; 3ª Câmara Cível; j. 15.12.2009)

Acórdão e voto nos embargos infringentes:

Abalroamento entre embarcações – Culpa concorrente atribuída pelo Tribunal Marítimo – Ação Judicial – Reconhecimento de culpa exclusiva pelo Judiciário – Teoria da causalidade adequada (...)

A questão a ser resolvida no âmbito destes embargos infringentes opostos pela autora-apelada GLOBAL TRANSPORTES OCEÂNICOS é a que toca ao aspecto da responsabilidade pelos danos decorrentes do abalroamento entre embarcações de grande porte; o navio-tanque “Global Rio”, da referida empresa, e o navio graneleiro “NorSul Tubarão”, esta da ré apelante- embargada COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL. (...)

4. As provas dos autos conduzem à manutenção do voto-vencido, porque foram produzidas duas perícias técnicas em juízo e ambas convergiram pela culpa exclusiva do comando do navio da embargada “NorSul Tubarão” pelo abalroamento ocorrido, sendo desinfluyente aqui a conclusão atingida na esfera administrativa do Tribunal Marítimo a esse respeito, conforme o preceito do art. 18 da Lei que o rege (Lei nº 2.180/1954) (...)

12. Por outro lado, argumentar, como faz a ora embargada NORSUL, desde a contestação (fls. 312 - 339 – vol. 2) que o navio “Global Rio”, posto em situação de perigo pela negligência de preposto na condução de seu navio “NorSul Tubarão”, teria a responsabilidade pelo abalroamento ocorrido porque não conseguiu safar-se a tempo de evitar o choque, é totalmente despropositado e, sem dúvida, completamente irrazoável, máxime em nosso País em que é francamente prevalente a já clássica doutrina da causalidade adequada (...) “O que se deve indagar é, pois, qual dos fatos, ou culpas, foi decisivo para o evento danoso, isto é, qual dos atos imprudentes fez com que o outro, que não teria conseqüências, de si, determinasse, completado por ele, o acidente. Pensamos que sempre que seja possível estabelecer inocuidade de um ato, ainda que imprudente, se não tivesse intervindo outro ato imprudente, não se deve falar de concorrência de culpa. Noutras palavras: a culpa grave necessária e suficiente para o dano exclui a concorrência de culpas. ”

14. Ora, como se depreende do conjunto da prova, a embarcação que detinha a preferência de trânsito (o n/t “Global Rio”), se conduziu dentro da regra nº 15, do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar, específica para situação de rumo cruzado, e isto é comprovado nos autos. (...)

16. Também o Desembargador SERGIO CAVALIERI FILHO refere a aplicabilidade do princípio da confiança para a resolução de questões de responsabilidade civil, mormente em se tratando de circulação de veículos, verbis: (...)

17. Esta lição de SERGIO CAVALIERI FILHO veste o caso presente como se luva fosse, tamanha a sua pertinência, já que era dever do navio graneleiro “NorSul Tubarão” manobrar, saindo da rota do “Global Rio” que, sem dúvida, detinha a preferência de

passagem e este legitimamente confiou que aquela embarcação saísse do seu rumo, como determina a regra inserta no RIPEAM. (...) o comando do graneleiro “NorSul Tubarão”, durante todo o desenrolar dos antecedentes do choque entre as embarcações quedou-se absolutamente inerte, como se tratasse de um “navio fantasma”, enquanto que o outro, o “Global Rio” procedendo conforme seu direito de passagem preferencial, nos termos do RIPEAM, esforçou-se para que o abalroamento não ocorresse e, já em situação de estado de necessidade causada pela omissão completa da outra embarcação, tentou manobrar última e desesperada, fazendo girar o navio, não logrando, porém sucesso, findando por ser atingido no terço final, no setor da casa de máquinas. 21. A bem da razoabilidade, considerando a total inércia do graneleiro “NorSul Tubarão”, ao arrepio das regras de navegação, ainda que se enxergue alguma culpa da pilotagem do navio-tanque “Global Rio”, esta se torna inapta a produção da compensação de culpas, frente à culpa legal ou contra a legalidade, de caráter indubitavelmente grave do navio oponente.

22. As conclusões de ambas as perícias judiciais se coadunam com o depoimento de fls. 163, no qual o piloto da embarcação da embargada (NorSsul) confirma que não havia nenhum tripulante no passadiço ou na ponte de comando da embarcação no momento do acidente e que sequer notou a presença do outro navio. (...)

38. Portanto, tal conduta omissiva e culposa da tripulação do navio “NorSul Tubarão”, ao deixar que o navio navegasse sem vigilância e não tendo efetuado a manobra imposta pelo Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento em Alto Mar foi, sem dúvida, a causa adequada e determinante para a ocorrência da abalroação e os danos dele decorrentes, estando caracterizado o nexo de causalidade, na forma do art. 186 do Código Civil. (...)

41. Pelo exposto, DOU PROVIMENTO AOS PRESENTES EMBARGOS INFRINGENTES (...) no sentido de CONDENAR a ré-apelante, ora embargada COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL, conforme os termos da d. Sentença do Juízo da 41ª Vara Cível da Comarca da Capital (...).

(TJRJ, Embargos Infringentes 0169888-62.2000.8.19.0001, 10ª Câmara Cível, DJ 08.11.2010)

A partir da leitura das decisões proferidas pelo TJRJ, podemos notar alguns pontos de extrema relevância para a análise profunda e minuciosa do caso em questão. São eles: (i) o relevante conjunto de provas presente nos autos; (ii) o princípio da causalidade; e (iii) o nexo de causalidade previsto no art. 186 do Código Civil.

É muito comum a discussão, no âmbito do direito marítimo, desses três pontos. Embora possa não parecer à primeira vista, eles possuem uma conexão fundamental. Para atribuir a responsabilidade a determinada parte, é necessário estruturar o nexo de causalidade, o que, por sua vez, depende de provas devidamente apresentadas e claras. Com a atribuição de responsabilidade, o debate sobre o princípio da causalidade torna-se latente, considerando que o nexo causal é um requisito essencial para tal responsabilização.

Diante das decisões mencionadas, temos um caso emblemático, devidamente respaldado em provas, regras e leis, cotejando-se todos os elementos debatidos na seara do julgamento perante o Tribunal Marítimo, além dos dois laudos técnicos periciais produzidos perante o Judiciário, apurando-se, sob a ótica da responsabilidade civil, a

culpa exclusiva de uma das embarcações e seu dever de indenizar, afastando a tese de defesa de culpa concorrente.

Aliás, os elementos fáticos e probatórios são invariavelmente essenciais nos casos envolvendo abalroamento entre embarcações, sendo crucial a produção e preservação de todas as provas possíveis desde o momento da ocorrência do evento, posto que, anos depois – e no presente caso, mais de uma década depois do evento – poderão ser decisivos ao julgamento do caso junto aos tribunais.

Este julgado, assim como diversos outros envolvendo o tema do abalroamento entre embarcações, está disponível no Livro de Jurisprudência Marítima, que reúne diversos acórdãos de grande relevância para o direito marítimo. Para acessar o livro, basta clicar no link a seguir: <https://www.kincaid.com.br/livro-de-jurisprudencia-maritima/>