

# RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO

## CIVIL LIABILITY OF PILOT

Gerson Luis Lima Ramos

Especialista em Direito Marítimo e Portuário

Universidade Católica de Santos/SP

### RESUMO

Os oceanos são a principal via usada para a prática do comércio internacional de mercadorias. A Navegação é uma ciência muito antiga, mas constantemente em evolução e de grande importância para o desenvolvimento da economia das nações. Contudo, sempre foi considerada como uma atividade de grandes riscos, e os acidentes no mar podem alcançar os mais diversos bens e mercadorias: vidas humanas, propriedade, meio-ambiente e muitos outros bens. Por tudo, é dever das Autoridades Marítimas e Governos garantirem a segurança da navegação no mar e nas águas interiores. Nesse sentido, o trabalho do Prático consiste em atingir a segurança da navegação em águas restritas, o qual deve assessorar o capitão da embarcação, auxiliando-o nas manobras de entrada e saída dos portos e canais de acesso, manobras interiores de atracação, desatracação, fundeio e outras mais.

Os Práticos são considerados um das mais importantes intervenientes para a segurança da navegação, e devido a este fato, a sua posição em relação ao Comandante, ao Armador, ao Afretador e demais participantes da aventura marítima tem sido questionada e avaliada, levantando sérias discussões sobre os limites da responsabilidade civil em caso de acidentes ocorridos com sua presença a bordo, durante o auxílio prestado aos capitães.

**Palavras-chave:** Responsabilidade civil. Prático. Segurança. Navegação;

### ABSTRACT

The oceans are the main way used for the practice of international cargo trading. Navigating is an ancient science, but constantly improved and it is of great importance for the economic development of the nations. However, it has always been an activity of great risks and accidents at sea can reach diverted legal goods: human life, property, environment and others. Thus, the scope of the Maritime Authority is to preserve the safety of navigation at

sea and under restrict water. The pilot job consists to match the above intention to navigate under restrict areas , who must assist the captains, helping them on the maneuvers of entry and exit of ports and waterways, inner maneuvers, unberthing, anchorage and others.

Pilots are considered one of the most important persons for the safety of navigation and due to this fact it is analyzed his position on relation to the ship's captain, ship owners, charters and others, establishing the discussion about the limits of civil responsibility for events and accidents under their presence on board assisting the captains.

Key words: Civil Liability. Pilot. Safety. Navigation

## **INTRODUÇÃO**

Desde os primeiros passos do transporte de mercadorias pela via marítima, e do aumento do porte das embarcações, os comandantes e proprietários de navios se viram diante da necessidade de proteger carga e navio contra acidentes e fatos da navegação. Nesse contexto, a figura do práctico tornou-se essencial, pois ele é o profissional capaz de conduzir, com segurança, os navios em águas restritas, ou de pouca profundidade, devendo auxiliar o comandante a realizar de forma eficaz e segura o trânsito, entrada, saída e fundeadouro nos portos e baías.

Ocorre que, apesar de toda a formação e treinamento dos prácticos, ainda assim acidentes ocorrem tais como abalroamentos em canais e proximidade dos portos, colisões, encalhes etc, provocando uma enorme discussão sobre a responsabilização e a consequente reparação dos danos causados.

Comandantes e prácticos estão diariamente envolvidos em manobras, tomam decisões e quando ocorre um sinistro, normalmente a responsabilidade do comandante é arguída e, via de regra, este assume toda a culpa, cabendo ao práctico quase nenhuma, ou mesmo nenhuma responsabilidade civil pelo ocorrido.

A legislação é geralmente omissa quanto à responsabilização civil do práctico. Caberá ao comandante seguir ou não as recomendações e, caso julgue necessário, realizar a manobra sob sua conta e risco, mesmo estando obrigatoriamente com um práctico a bordo.

Importante é definir se o práctico pode ser responsabilizado, à luz do ordenamento jurídico brasileiro, e ser condenado tanto cível, penal ou administrativamente, a fim de reparar

os danos causados por decisões equivocadas e que resultem em acidentes e prejuízos ao armador e a terceiros. Espera-se oferecer subsídios aos estudiosos do tema e dar suporte no caso de uma maior análise e avaliação, objetivando almejar uma correção nas lacunas da lei sobre o inquietante tema da responsabilidade civil do prático.

## I. Responsabilidade Civil

### 1.1 Conceito

Remonta desde a antiguidade a idéia de reparação de um ato indigno ou reprovável, contra quem o causou. Naquela época, a responsabilização civil era conhecida como responsabilidade arcaica e uma característica era que esta retinha o agente por cujo fato o prejuízo fora causado, e não pelo agente que o dera causa, ou que o tivesse provocado.

Porém, ao longo dos tempos, o assunto sempre foi alvo de avaliações, desde o Código de Hamurabi (Mesopotâmia), onde se tinha a idéia de punir o causador de um dano com o mesmo nível de sofrimento causado à parte prejudicada, até os tempos do Imperio Romano, onde tinham-se os casos de responsabilidade contra danos a terceiros (Lei das XII Tábuas), sendo avaliados caso a caso, de forma meramente objetiva, ou seja, punia-se o causador independentemente da forma como o fato era posto. Não existia o conceito de culpa, sendo responsabilidade civil e criminal considerado idéias similares.

No Brasil, temos um início de responsabilidade civil nos mesmos moldes dos outros países, em que não havia nitidamente uma separação e conceituação clara sobre responsabilidade civil no sentido estrito, da responsabilidade criminal. Apesar de esboçar no Código Criminal de 1830, no instituto da satisfação, alguma idéia de reparação ou ressarcimento, foi somente com Teixeira de Freitas que surgiu a tese da independência entre responsabilidade civil e criminal. Segundo este, cabia à legislação civil determinar a satisfação pelo dano causado por um delito, e não na esfera criminal.

Em consonância ao código civil francês, o ordenamento pátrio de 1916 aludiu a idéia da culpa pelo Artigo 159, apesar de ter reconhecido casos especiais de responsabilidade sem culpa. Vimos, entretanto, no Artigo 186 do Código Civil de 2002, um claro dispositivo conceitual sobre a responsabilidade civil: *“aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”*. Nesse sentido, a idéia preponderante é a da responsabilidade civil subjetiva, embora existam casos de serem resolvidos pela aplicação da responsabilidade objetiva.

Alguns autores e doutrinadores divergem quanto a uma conceituação de responsabilidade civil, o que torna mais difícil de tentar-se fixar um conceito único. Segundo Silvio Rodrigues<sup>1</sup>, o princípio informador de toda a teoria da responsabilidade é aquele que impõe “*a quem causa dano o dever de reparar*”. Nessa linha, segue Serpa Lopes<sup>2</sup>, que conceitua responsabilidade civil como “*o dever de reparar o prejuízo*”.

Defende Maria Helena Diniz<sup>3</sup> que o conceito da responsabilidade civil é “... *a aplicação de medidas que obriguem alguém a reparar dano moral e patrimonial causado a terceiros em razão de ato do próprio imputado, de pessoa por quem ele responde, ou de fato de coisa ou animal sob sua guarda (responsabilidade subjetiva), ou ainda, de simples imposição legal (responsabilidade objetiva)*”.

Em suma, conforme preconiza Rafael Quaresma Viva<sup>4</sup>, “...*o problema em foco é o de saber se o prejuízo experimentado pela vítima deve ou não ser reparado por quem o causou. Se a resposta for afirmativa, cumpre indagar em que condições e de que maneira será tal prejuízo reparado...*”

Conforme o acima exposto, podemos considerar esse o espectro que a teoria da responsabilidade civil procura abranger.

## 1.2 Tipos de Responsabilidade

Encontramos conceitualmente dois tipos distintos de responsabilidade, a civil e a criminal. Em ambas, temos basicamente a infração a um dever por parte do agente. No crime, existe uma infringência à Norma de Direito Público, havendo uma perturbação da ordem social. A reação da sociedade, pelo Estado, vem através da pena. Em se tratando de ilícito cível, o interesse lesado não é o público, mas o privado, via de regra. Nesse caso, a reação da sociedade vem através da indenização, a qual deve ser pleiteada pela vítima, caso contrário o poder público se mantém inerte e o bem lesado não será ressarcido.

Há casos em que o ato ilícito poderá repercutir tanto no âmbito público quanto no privado, levando ao agente responder civil e criminalmente pelos seus atos. A reparação se dará na esfera cível, e a punição na esfera penal. Porém, há de se destacar a diferença sobre o fato típico, condição *sine-qua-non* para se enquadrar e qualificar um crime (tipicidade), no qual deve haver perfeita adequação do fato concreto ao tipo penal. Em contra-partida, na

---

<sup>1</sup> Rodrigues, Silvio. Direito Civil: Responsabilidade Civil. v. IV, 12<sup>a</sup> Ed., atual. São Paulo; Saraiva, 1989.

<sup>2</sup> Serpa Lopes, Miguel Maria de. Curso de Direito Civil. Livraria Freitas Bastos, 1964, p. 188.

<sup>3</sup> Diniz, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. v. 7. 17<sup>a</sup> Ed. São Paulo. Saraiva. 2003, p. 36.

<sup>4</sup> Viva, Rafael Quaresma. Responsabilidade Civil Objetiva. 1<sup>a</sup> Ed. 2007. São Paulo. RCS editora, p.09.

esfera cível, qualquer ação ou omissão pode gerar a responsabilidade civil, desde que viole direito e cause dano a outrem (Artigo 186 CC).

### 1.3 Responsabilidade Civil Objetiva

Alguns autores consideram a responsabilidade objetiva como um aperfeiçoamento dos instrumentos jurídicos em caso de reparação do dano, independente de quem o tenha causado, bastando haver o liame entre o ato danoso e o nexos causal, ensejando em consequência, o direito à reparação por parte da vítima. Fica a parte causadora diretamente responsável pela reparação ou indenização, independente da culpabilidade do agente.

Nesse sentido, assevera Rafael Quaresma Viva<sup>5</sup> *“A lei impõe, entretanto, a certas pessoas, em determinadas situações, a reparação de um dano cometido sem culpa. Quando isso acontece, temos a responsabilidade objetiva.”*

Também em consonância ao conceito da responsabilidade objetiva, afirma Eliane M. Octaviano Martins<sup>6</sup>, em sua obra Curso de Direito Marítimo, que *“... não existe preocupação com o elemento subjetivo da culpa que é o dolo ou a culpa no sentido estrito, mas sim com o nexos causal, ou seja, o liame entre a causa e o efeito, bem como a obrigação de indenizar, seja essa obrigação contratual ou aquiliana (extracontratual).”*

### 1.4 Responsabilidade Civil Subjetiva

No âmbito da responsabilidade civil, a subjetiva deriva de uma ação ou omissão do agente que resulta em um dano a outra parte, devido a uma conduta dolosa (intencional) ou culposa (sem intenção de causar dano), sendo esta última resultante de negligência, imperícia ou imprudência. Todavia, comprovando-se o nexos de causalidade do ato doloso ou culposos, e do resultado que tenha causado o dano, fica o agente diretamente responsável pela reparação, a qual pode até avançar sobre o próprio patrimônio pessoal, no caso de uma reparação pecuniária.

Nesse contexto, define Rafael Quaresma Viva<sup>7</sup> que *“a responsabilidade civil impõe àquele que causar dano a outrem, o dever de reparar. Trata-se de um princípio geral de direito, informador de toda a teoria da responsabilidade, sem o qual a vida em sociedade ficaria seriamente comprometida”*.

---

<sup>5</sup> Viva, Rafael Quaresma. Responsabilidade Civil Objetiva. 1ª Ed. 2007. São Paulo. RCS editora, p.16.

<sup>6</sup> Octaviano Martins, Eliane Maria. Curso de Direito Marítimo, v. II. 1ª Ed.2008. São Paulo. Manole, p.529..

<sup>7</sup> Viva, Rafael Quaresma. Responsabilidade Civil Objetiva. 1ª Ed. 2007. São Paulo. RCS editora, p.19.

## 2 Excludentes de Responsabilidade

segundo Matusalém G. Pimenta<sup>8</sup>, excludente de responsabilidade “...são fatos que impedem a concretização do nexo causal e, portanto, elidem o dever de indenizar...”

Existem situações que se tem um autor do ato danoso, mas após um exame técnico minucioso da relação de causalidade, conclui-se que o dano foi provocado por outro agente, ou circunstâncias diversas que impediram o autor de cumprir com a sua obrigação.

Em se tratando de responsabilidade aquiliana, são excludentes de responsabilidade o fato de terceiro, a culpa exclusiva da vítima, e finalmente o caso fortuito e força maior. Assim, temos:

### 2.1 Fato de Terceiro

O fato de terceiro, não raro, apresenta-se como causa exclusiva de ato danoso. Nesse sentido, existe uma ruptura da relação de causalidade que exonera o causador direto do dano do dever de indenizar a vítima. Como condição, a causa do dano deverá ser atribuída diretamente pela ação de um terceiro, o qual provocou originariamente o dano pela via indireta de ação. Conforme Cavaliere<sup>9</sup>, “*Em casos tais, o fato de terceiro, segundo a opinião dominante, equipara-se ao caso fortuito e força maior, por se uma causa estranha à condutora do agente aparente, imprevisível e inevitável*”.

### 2.2 Culpa exclusiva da vítima

Ficaria melhor falarmos de fato exclusivo da vítima, e não de culpa, visto que esta não é transferida entre os agentes envolvidos.

Segundo Aguiar Dias<sup>10</sup>, “*Admite-se como causa de isenção de responsabilidade o que se chama de culpa exclusiva da vítima. Com isso, na realidade, se alude ao ato ou fato exclusivo da vítima, pelo qual fica eliminada a causalidade em relação ao terceiro interveniente no ato danoso.*”

Existem casos, entretanto, que a participação da vítima tão somente concorre para o evento danoso, juntamente com a do agente causador do dano. Nessas hipóteses, tem-se alinhado a jurisprudência e doutrina, no sentido que a indenização deverá ser dividida em partes proporcionais aos graus das culpas.

---

<sup>8</sup> Pimenta, Matusalém Gonçalves. Responsabilidade Civil do Prático. 1ª Ed. 2007. RJ. Lumen editora., p.35.

<sup>9</sup> Cavaliere Filho, Sérgio. Programa de Responsabilidade Civil. 5ª Ed. 2004, São Paulo Malheiros editora, p. 84.

<sup>10</sup> Dias, J. de Aguiar. Da Responsabilidade Civil. V.II. 10ª Ed. 1995. Rio de Janeiro. Forense editora. pag . 693.

### 2.3 Caso Fortuito e Força Maior

Os autores, em sua maioria, não prevêm distinção entre as expressões caso fortuito e força maior. Assim, se pode defini-las como ato alheio à vontade do causador do dano, não derivando de dolo ou culpa deste. Assevera Matusalém G. Pimenta<sup>11</sup> que “*na verdade, apresenta-se como excludente de responsabilidade, vez que interrompe a relação de causalidade entre o ato do agente e o dano experimentado pela vítima.*”

Contudo, existem divergências notórias entre alguns autores, e segundo Cavaliere Filho<sup>12</sup>, trabalham-se as expressões imprevisibilidade e inevitabilidade para fazer a distinção. Segundo este autor, estaremos em face de caso fortuito, quando se tratar de evento imprevisível e, por isso, inevitável. Se o evento for previsível, porém inevitável, por se tratar de fato superior às forças do agente, estaremos em face de força maior.

Há de se destacar a posição de Silvio Venosa<sup>13</sup> sobre as expressões, onde considera que caso fortuito é ato de Deus, decorrendo das forças da natureza, tais como terremotos, inundações, incêndios não-provocados e outros. Já a força maior decorre de atos humanos inelutáveis, como as guerras, revoluções, greves e fatos similares.

### 3 Teoria do Risco

A Teoria do Risco foi desenvolvida no final do século XIX, na França, em consequência dos constantes acidentes envolvendo trabalhadores em linha de produção em série, onde era difícil uma produção de prova suficiente para condenar o empregador. A teoria tinha como objetivo mudar o foco da questão, levando ao centro da discussão a vítima, e não mais o autor do dano.

Assim, para os adeptos dessa teoria, risco é probabilidade de dano ou perigo de dano. Nesse sentido, aquele que exerce atividade perigosa deve assumir os riscos e reparar os danos oriundos dela. Provados os danos e o nexo de causalidade, a vítima deverá ser indenizada, independentemente de qualquer análise de culpa.

Temos no artigo 927, parágrafo único, do Código Civil que “*haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, riscos para o direito de outrem.*”

---

<sup>11</sup> Pimenta, Matusalém Gonçalves. Responsabilidade Civil do Prático. 1ª Ed. 2007. RJ. Lumen editora., p.39

<sup>12</sup> Cavaliere Filho, Sérgio. Programa de Responsabilidade Civil. 5ª Ed. 2004, São Paulo Malheiros editora, p. 84

<sup>13</sup> Venosa, Silvio de Salvo. Direito Civil: responsabilidade civil. 5ª Ed. 2005. São Paulo. Atlas editora, p. 57.

#### 4 Obrigação de Meio ou de Resultado

As obrigações assumidas em um contrato entre partes poderão ser de meio ou de resultado. Sendo assim, entende-se por obrigação de resultado aquela em que o devedor assume a obrigação de atingir um resultado certo e determinado, sob pena de inadimplemento. Nesse caso, a culpa é presumida e, em alguns casos, objetiva.

Cita-se o exemplo das transportadoras, em que claramente caracteriza a atividade como de resultado. Nessa atividade, o transportador é obrigado a manter incólume a carga ou passageiro, desde o embarque até o destino final de desembarque. Se isso não ocorrer, o transportador estará inadimplente e fará jus ao ressarcimento da parte afetada, independentemente de culpa, a menos que prove alguma excludente de responsabilidade.

Conforme Matusalém G. Pimenta<sup>14</sup>, “*diferentemente da obrigação de resultado, na de meio o devedor compromete-se a colocar sua melhor técnica, habilidade, perícia, e prudência, para atingir o resultado esperado, entretanto sem a promessa de obtê-lo. Nessa hipótese, só haverá o direito de reparação se o credor provar que o resultado contratado não ocorreu em decorrência de dolo ou culpa do devedor.*”

#### 5 Praticagem

##### 5.1 Conceito

O conceito ou definição de Prático decorre da NORMAN 12<sup>15</sup>, Capítulo I, seção 02, 0119 que diz :

*“É o profissional aquaviário não tripulante que presta Serviços de Praticagem embarcado.”*

Entende-se por Serviços de Praticagem como o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. É constituído de Prático, de Lancha de Prático e de Atalaia<sup>16</sup>.

O ingresso na atividade de prático decorre de uma exigência legal contida no Capítulo 2, Seção I, 0201 da NORMAN 12, referente ao Acesso à categoria de Praticante de Prático, o qual se dá inicial e exclusivamente por meio de Processo Seletivo. Regido pelas normas

---

<sup>14</sup> Pimenta, Matusalém Gonçalves. Responsabilidade Civil do Prático. 1ª Ed. 2007. RJ. Lumen editora., p.46

<sup>15</sup> NORMAN 12 – NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA – DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

<sup>16</sup> ATALAIA é a estrutura operacional e administrativa organizada de forma a prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do prático à embarcação em uma Zona de Praticagem (ZP). Também é denominada de Estação de Praticagem.

vigentes e detalhado por Edital específico a ser publicado no Diário Oficial da União (DOU) e na página da DPC (Diretoria de Portos e Costas), na Internet.

Importante salientar que tanto o Praticante de Prático como o Prático, não são militares ou servidores/empregados públicos, assim como não exercem função pública. Por esse motivo, o Processo Seletivo não se destina ao provimento de cargo ou emprego público, não sendo, em consequência, concurso público de que trata o artigo 37, II, da Constituição Federal.<sup>17</sup>

## 5.2 Zonas de Praticagem – ZP

Em conformidade com a NORMAN 12, Cap. 1, seção II, item 0122, que define Zona de Praticagem (ZP) como sendo “...a área geográfica delimitada por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação de embarcações, exigindo a constituição e funcionamento ininterrupto de Serviço de Praticagem para essa área. Compete à DPC estabelecer as ZP.”

Nesse sentido, temos que a Zona de Praticagem ZP 2, por exemplo, localizada no Estado do Amazonas, cobre o trecho navegável de Itacoatiara (AM) – Tabatinga (AM), com uma lotação prevista para 30 (trinta) práticos.

## 5.3 Organização e Execução do Serviço de Praticagem

Em decorrência das Normas da Autoridade Marítima (NORMAN 12), os serviços de praticagem estão regulados e controlados pela DPC, a qual detém a competência para expedir o Certificado ou Habilitação do Prático, após cumpridas as exigências legais.

Os Serviços de Praticagem estão organizados em:

- Prático

---

<sup>17</sup> Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: [\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#).

II - a investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração; [\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

- Lancha de Prático

- Atalaia

Os Práticos poderão atuar dos seguintes modos:

- 1) *Individualmente* – o Prático que assim optar deverá cumprir todas as exigências previstas para o Serviço de Praticagem.
- 2) *Sociedade Econômica Simples ou Empresária* – nessa forma, os práticos atuarão em sociedade, prestando exclusivamente os Serviços de Praticagem, configurando-se como sociedade simples, sendo o contrato social inscrito no Registro Civil das Pessoas Jurídicas. Poderão ainda atuar como sociedade empresária, constituindo-se segundo um dos tipos societários regulados pelo Código Civil, tendo seus atos constitutivos inscritos na Junta Comercial.
- 3) *Contratado por Empresa de Praticagem* – o prático poderá ser contratado por sociedade econômica simples ou empresária, consoante a legislação trabalhista. .

#### 5.5 Dos Deveres do Prático e do Comandante

Em conformidade com a NORMAN 12, seção IV, 0228, compete ao Prático no desempenho de suas funções, dentre outras:

- a) Assessorar o Comandante da embarcação na condução da faina de praticagem, atendendo, com presteza e de forma eficiente, as exigências do Serviço de Praticagem.
- b) Manter-se apto a prestar o Serviço de Praticagem em todos os tipos de embarcações e em toda a extensão da ZP.
- c) Estabelecer as comunicações que se fizerem necessárias com outras embarcações em trânsito na ZP, de modo a garantir a segurança do tráfego aquaviário.
- d) Comunicar à Capitania, Delegacia ou Agência da Marinha as variações de profundidade e de correnteza dos rios, canais, barras e portos, principalmente depois de fortes ventos, grandes marés e chuvas prolongadas, assim como quaisquer outras informações de interesse à segurança do tráfego aquaviário.
- e) Comunicar à CP/DL/AG da Marinha qualquer alteração ou irregularidade observada na sinalização náutica.
- f) Comunicar, com a maior brevidade possível, ao Comandante da embarcação e à CP/DL/AG da Marinha, a existência de condições desfavoráveis ou insatisfatórias para a realização da faina de praticagem e que impliquem risco à segurança da navegação.

- g) Executar as atividades do Serviço de Praticagem, mesmo quando em divergência com a empresa de navegação ou seu representante legal, devendo os questionamentos serem debatidos nos foros competentes, sem qualquer prejuízo para a continuidade do Serviço. Divergências relativas a assuntos técnico-operacionais referentes à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica serão dirimidas pela Autoridade Marítima.

Importante se faz destacar que cabe também ao Comandante da embarcação alguns deveres em relação ao Prático, tais como:

- a) A presença do prático a bordo não desobriga o Comandante e sua tripulação dos seus deveres e obrigações para com a segurança da embarcação, devendo as ações do Prático serem monitoradas permanentemente.
- b) Compete ao Comandante da embarcação, quando utilizando o Serviço de Praticagem:
- informar ao Prático sobre as condições de manobra da embarcação.
  - Fornecer ao Prático todos os elementos materiais e as informações necessárias para o desempenho de seu serviço, particularmente o calado de navegação.
  - Fiscalizar a execução do Serviço de Praticagem, comunicando à CP/DL/AG qualquer anormalidade constatada.
  - Cumprir as regras nacionais e internacionais de segurança, em especial aquelas que tratam do embarque e do desembarque de prático.

#### 5.1 Das Penalidades, da Defesa e do Recurso

As penalidades para os práticos estão previstas no Decreto 2.596 de 18 de maio de 1998, que regulamenta a Lei nº 9.537/97 (LESTA)<sup>18</sup>, conforme os Artigos 22 e 25 da referida Lei:

*Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa,*

*Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:*

*I – multa;*

*II – suspensão do certificado de habilitação;*

*III – cancelamento do certificado de habilitação;*

---

<sup>18</sup> LESTA – Lei sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. (Lei nº 9.537/97).

*IV – demolição de obras e benfeitorias.*

*Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.*

Consta ainda na referida Lei que o poder Executivo fixará o valor das multas, considerando a gravidade da infração. Nesse diapasão, conforme diz o Artigo 27 que “ *a pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.* ” .

Já o Artigo 30 reza que “ *São circunstâncias agravantes: I – reincidência. II – emprego de embarcação na prática de ato ilícito. III – embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica. IV – grave ameaça à integridade física de pessoas.* ”

A aplicação de penalidade só é possível mediante a instauração de um Auto de Infração, que dá início ao procedimento administrativo de apuração da falta cometida, sendo direito do investigado o contraditório e a ampla defesa.

O Tribunal Marítimo tem competência para aplicar sanções por qualquer inobservância dos preceitos legais que regulam a navegação, entendendo-se por preceitos legais e reguladores da navegação todas as disposições de convenções e tratados, leis, regulamentos e portarias, bem como os usos e costumes, instruções, exigências e notificações das autoridades, sobre a utilização de embarcações, tripulação, navegação e atividades correlatas.

## 7 Responsabilidade Civil do Prático

Sendo o Prático o protagonista do presente estudo, a responsabilidade civil a ele imposta sempre foi exonerada, com base em sólido entendimento por parte da comunidade marítima internacional, de que o dever de indenizar por quaisquer danos causados por acidente de navegação, compete aos armadores ou afretadores, considerando que o risco do sinistro encontra-se inserido na “aventura marítima”.

Para se protegerem dos riscos inerentes aos negócios marítimos, os armadores buscaram a cobertura de seguros, através dos clubes de proteção e indenização ou *Protecting & Indemnity Clubs*<sup>19</sup> , com intuito de fazerem frente aos prejuízos causados pelos erros e enganos da tripulação, englobando os acidentes e fatos da navegação.

Aos práticos sempre restaram as severas penalidades administrativas, conforme a regulação de cada país. Entretanto, no início do século XX, uma parcela da comunidade

---

<sup>19</sup> *Protecting & Indemnity Clubs* são clubes de associação ou mútuo, sem fins lucrativos, reunindo diversos armadores e proprietários de navios, com a finalidade de segurar o navio , carga e tripulação contra fatos e acidentes de navegação, de forma similar a um seguro convencional (prêmio, franquia e apólice) .

marítima internacional levantou a questão polêmica de responsabilizar civilmente o práctico por erros e acidentes ocorridos a bordo, durante as manobras, devido à irresponsabilidade ou impunidade de prácticos em todo o mundo.

Os principais países de tradição no cenário marítimo internacional rapidamente trataram de legislar sobre não responsabilizar civilmente seus prácticos, ou mesmo limitando a responsabilidade destes com um valor fixado por lei.

No Brasil a matéria deveria ter sido regulada pela Lei nº 9.537/97 (LESTA), porém a referida lei silenciou a esse respeito, deixando as lides e resultados jurisprudências totalmente díspares entre si, devido à especificidade da matéria e desconhecimento dos julgadores sobre os detalhes técnicos e particularidades da atividade.

No intuito de delimitar a responsabilidade do práctico, ou mesmo determinar um limitador no valor indenizatório, é prudente e recomendável também analisar as responsabilidades dos outros intervenientes, quais sejam o comandante e o armador.

#### 7.1 Das Responsabilidades do Comandante

Desde a antiguidade, e durante a evolução do comércio mundial e marítimo em particular, a figura do “capitão” se fez presente a bordo das embarcações, sendo o principal personagem no comando da expedição marítima, cabendo a ele tomar as decisões de ordem técnica, comercial e administrativa.

Com o aperfeiçoamento dos navios e do comércio, as decisões de caráter comercial foram sendo transferidas para as empresas e coube ao comandante a gestão náutica, primordialmente. Porém, apesar de ter reduzido o poder que um capitão detinha no passado, o comandante ainda detém uma enorme importância nas decisões e a bordo ainda é a maior autoridade, podendo efetuar atos de um governante de uma pequena cidade chamada de “navio”.

Assim, pode o comandante lavrar Termos e Ofícios próprios da atividade cartorária, como oficializar casamentos, atestar óbito, realizar inventários, cumprir e fazer cumprir normas e regulamentos vigentes na legislação, bem como os atos e convenções firmadas pelo Estado da bandeira do navio.

Para manter a disciplina, ordem a bordo, a segurança, o bem-estar das pessoas e a integridade da carga, exerce também o comandante o poder de polícia, podendo determinar o desembarque de tripulantes e passageiros, impor sanções, recolhimento e até determinar a reclusão na cabine, sendo passível o uso de algemas caso seja necessário.

O comandante tem o dever de zelar pela integridade da carga, como depositário, e fazer cumprir o contrato de transporte marítimo e de afretamento da forma mais rápida e eficiente, chegando nos portos com segurança. Apesar de não existir um documento oficial de procuração, o comandante é considerado como preposto legal do armador, entendendo-se que os atos praticados por aquele são reputados como se efetivamente tivessem sido praticados por este.

Segundo Haroldo dos Anjos e Caminha Gomes<sup>20</sup> *“a responsabilidade do comandante do navio é máxima, pois sua autoridade a bordo também é máxima”*

Portanto, não resta qualquer outra interpretação para os dispositivos legais pertinentes à matéria que não seja a responsabilidade do comandante, em caso de erro, por acidentes e fatos da navegação. E essa responsabilidade, repita-se, é intransferível, podendo ser exonerada se for provada uma das suas causas excludentes: caso fortuito ou força maior, culpa exclusiva da vítima ou fato de terceiro.

Porém, é preciso ter-se em mente que o fato de ser o comandante responsável, não o torna alvo certo de uma ação de indenização proposta pelo terceiro prejudicado, eis que aquele é apenas um empregado do armador, que assume os riscos da exploração de sua atividade, fazendo-o responsável pela reparação civil, nos moldes do artigo 932, III, do Código Civil: *“São também responsáveis pela reparação civil: (...) O empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele.”*

Esse assunto foi pacificado pela comunidade marítima internacional, através da Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Relativas à Limitação da Responsabilidade dos Proprietários de Embarcações Marítimas – Bruxelas, 25/08/1924:

*Art. 1º. O proprietário de um navio de mar só é responsável até a concorrência do valor do navio, do frete e dos acessórios do navio:*

*1º) Pelas indenizações devidas a terceiros em virtude de prejuízos causados, em terra ou no mar, por fatos ou faltas do capitão, da tripulação, do práctico ou de qualquer outra pessoa a serviço do navio.*

---

<sup>20</sup> ANJOS, J. Haroldo dos ; GOMES, C R. Curso de Direito Marítimo. Rio de Janeiro. 1992. Ed. Renovar, pag.59.

O Brasil é signatário desta Convenção desde 1924, tendo a sua promulgação ocorrido somente em outubro de 1935.

Por fim, urge considerar que o fato do armador, proprietário do navio, responder, em ação indenizatória, pelos danos causados pelo comandante do navio, confere-lhe a prerrogativa de buscar ressarcimento para a indenização paga por ele, através de ação regressiva contra aquele.

O grande problema dessa ação regressiva é que as indenizações decorrentes de danos causados em acidentes com embarcações atingem proporções astronômicas, sendo de todo incompatível com o salário do comandante, e não há nenhum limite legal para a sua responsabilização. Assim, é imperioso que o aplicador da lei utilize o princípio da proporcionalidade e da razoabilidade ao julgar o caso concreto, em consonância com os ditames do Artigo 944 do Código Civil:

*“Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, eqüitativamente, a indenização”.*

## 7.2 Das Responsabilidades do Armador/Transportador

Segundo a doutrina de Theopilo de Azeredo Santos, citada por Eliane M. Octaviano Martins<sup>21</sup>: *“(...) por armação se entende a operação consistente em aprestar o navio para determinada expedição marítima; subjetivamente, em sentido que poderíamos dizer corporativo, armação significa a profissão do armador, a exploração comercial do navio.”*

A atual legislação brasileira outra vez foi omissa no assunto referente à responsabilidade civil em casos de acidentes e fatos da navegação. Encontra-se na lei a definição da figura do armador, mas não se falou sobre a abrangência de sua responsabilidade.

Assim, estatui o artigo 2º, III, da Lei nº 9.537/97: *“Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: (...) Armador – pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresenta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta.”*

Desde conceito é possível depreender as seguintes características legais do armador: pode ser pessoa física ou jurídica; apresta, ou seja, apronta a embarcação, colocando-a em condições de navegabilidade; usa a embarcação para fins comerciais; assume a responsabilidade pessoal pelos possíveis sinistros.

---

<sup>21</sup> Octaviano Martins, Eliane Maria. Curso de Direito Marítimo, v. II. 1ª Ed.2008. São Paulo. Manole, p.356.

Ainda, é entendimento consolidado internacionalmente que a responsabilidade por danos causados a terceiros pelo navio é do proprietário, armador ou afretador, dependendo do contrato existente entre eles.

Esse era também o direcionamento do Código Comercial Brasileiro, que estatua no seu artigo 494, como segue : “(...) os mesmos proprietários e partes são solidariamente responsáveis pelos prejuízos que o capitão causar a terceiros por falta de diligência que é obrigado a empregar (...)”.

Ademais, o comércio marítimo sempre foi marcado como uma atividade de iminente risco, chegando a ser intitulado, inclusive, de “aventura marítima”. Os próprios explorados desse negócio, armadores, sempre reconheceram os perigos desta atividade, tanto é assim que o único seguro encontrado no direito antigo é o seguro marítimo.

O ponto crucial da questão é justamente o da responsabilidade objetiva do explorador comercial da atividade de navegação, eis que este conhece os riscos de sua atividade e mesmo assim os assume. Se a busca por lucro é tão acentuada a este ponto, não se pode pretender a sua exoneração de responsabilidade.

Aliás, é o que diz o Artigo 927 do Código Civil: *“Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”*.

Portanto, a legitimidade passiva para uma ação indenizatória na esfera civil, em caso de acidentes e fatos da navegação causadores de dano, é, indubitavelmente, do proprietário ou do armador do navio, pela Teoria do Risco, em perfeita consonância com a exegese do parágrafo único do citado Artigo 927.

Assim, primeiramente o armador responde à ação, sem pretender aferir qualquer culpabilidade do agente, satisfazendo o pleito do ofendido, para só então, em ação regressiva, tentar rever do comandante, aí sim mediante avaliação de sua culpa, aquilo que de indenização pagou ao demandante.

Essa é a doutrina de Eliane M. Octaviano Martins<sup>22</sup>: *“Os tribunais vêm consagrando a Teoria da Responsabilidade Objetiva ou do Risco Profissional do Armador, imputando-lhe responsabilidade independentemente de culpa, essencialmente no âmbito cível e administrativo”*.

---

<sup>22</sup> Octaviano Martins, Eliane Maria. Curso de Direito Marítimo, v. II. 1ª Ed.2008. São Paulo. Manole, p.367.

### 7.3 Das Limitações da Responsabilidade do Prático

Inicialmente, para se estabelecer os limites da responsabilidade civil do prático é imperioso que se faça uma análise pormenorizada da relação jurídica que existe entre esse profissional e o tomador do serviço, o armador.

No Brasil, a prestação do serviço de praticagem ocorre com a celebração de um contrato entre as associações de praticagens e as empresas de navegação, ou seu representante legal. Contudo, embora formalmente esteja se falando de um contrato, é preciso considerar que, na verdade, não se trata de um puro e simples contrato, mas sim de um instituto de natureza híbrida.

Os serviços de praticagem são executados por práticos, mediante acordo de prestação de serviços de praticagem entre a associação ou comissão de práticos e as empresas de navegação ou seus representantes legais, estabelecendo a forma de execução, remuneração e condições do serviço prestado.

Não se pode dizer que se tem uma perfeita relação contratual, haja vista que faltam nesse acordo de prestação de serviços vários requisitos inerentes ao instituto do contrato. Sabe-se que a existência de uma relação contratual pressupõe necessariamente a liberdade de contratar, o que não acontece em hipótese alguma com os serviços de praticagem que, conforme definido por lei, é um serviço essencial, indispensável para a segurança e atividade da navegação em águas restritas. Não se vislumbra qualquer possibilidade de dispensa do prático a bordo, ou seja, nem o armador tem a opção de não tomar os seus serviços, nem aquele tem a opção de se negar a prestá-lo.

Aliás, a recusa do prático é considerada uma falta grave e enseja a sua responsabilização na esfera administrativa, podendo ter seu certificado de habilitação suspenso ou até mesmo cancelado. Inclusive, a essencialidade desse serviço é tanta que chega a se assemelhar a serviço de natureza pública.

Portanto, o acordo de prestação de serviço de praticagem não decorre da vontade das partes, que neste caso não têm qualquer competência para transigir, mas sim de dispositivo mandamental de lei. Bastaria isto para descaracterizar a figura do contrato puro e simples na relação jurídica em comento. Mas as peculiaridades que fogem à regra dos requisitos contratuais continuam e se fala, neste momento, da ausência de possibilidade de escolha do conteúdo do comentado contrato. Um contrato simples é fortemente marcado pela discricionariedade das partes em estabelecer os seus parâmetros, o seu conteúdo. Mas no caso

do acordo firmado entre o prático e o armador, estes não podem escolher as suas cláusulas, eis que a lei especial e os regulamentos pertinentes é que balizam toda a sua matéria.

O serviço de praticagem tem que ser executado rigorosamente em conformidade com os dispositivos legais e deve constar, obrigatoriamente, no corpo do acordo uma cláusula pétrea para esse fim.

Os particulares, segundo preceito constitucional são livres para fazer tudo aquilo que a lei não proíbe, enquanto a Administração Pública só pode fazer o que a lei determina. E é essa vinculação absoluta à lei que rege a relação jurídica firmada entre prático e armador, embora não se trate de um instituto de direito público.

Outra característica do acordo é a possibilidade de desequilíbrio entre as partes. Em um contrato comum, por outro lado, vigora o princípio do equilíbrio entre as partes, sendo a ocorrência de desequilíbrio suficiente para a rescisão contratual. Não é o que acontece na relação jurídica em tela, uma vez que esta é fortemente marcada pelo desequilíbrio, haja vista que a atividade do prático é desenvolvida sob o regime de hierarquia, senão vejamos: quando o prático se apresenta a bordo, para dar início ao serviço, seu nome é apostado no Diário de Bordo, seguido das seguintes palavras: “*to master’s orders on pilot’s advice*”, ou seja, “sob as ordens do comandante e orientação do prático”.

Assim, há consenso internacional no que tange à autoridade do comandante sobre todas as pessoas de bordo, sendo esta autoridade expressa na maioria dos ordenamentos jurídicos, inclusive no brasileiro.

Portanto, é possível afirmar que a relação jurídica existente entre o prático e o armador não é puramente contratual, eis que não há liberdade de contratar. A escolha do conteúdo é fortemente mitigada pela lei, e também não vigora o princípio do equilíbrio entre as partes, posto que o serviço é executado sob a autoridade hierárquica do comandante.

## **8 CONCLUSÃO**

Em vista dos conceitos e teses apresentados, percebemos que existe uma lacuna na lei sobre a responsabilidade civil dos práticos. Em face do ordenamento jurídico brasileiro e também do próprio direito comparado, há de se elaborar urgentemente um dispositivo legal que pacifique a discussão sobre indenizações e do montante a ser ressarcido, no caso de acidentes resultantes em manobra equivocada de um prático.

Apesar de ser razoável admitir uma limitação de responsabilidade civil e que esta tese deve prosperar, em razão da própria garantia financeira limitada da capacidade de recursos que um práctico pode dispor, sem deixar de levar em consideração que poderá alcançar até os próprios bens pessoais e patrimoniais, mesmo assim o valor a ser indenizável poderia ultrapassar em muito esse patrimônio acumulado por toda uma carreira, levando um profissional altamente capacitado e treinado a perder tudo, por uma manobra infeliz e equivocada. Nesse sentido, deve ser aplicado o princípio da proporcionalidade e razoabilidade entre práctico e empresa de navegação, a qual possui inegavelmente uma maior capacidade financeira e patrimonial para cobrir os danos causados por acidentes resultantes de manobras mal sucedidas de prácticos e comandantes.

Entretanto, existe outro viés inquietador qual seja a essência do serviço de praticagem ser de forte e inegável cunho de interesse público, principalmente pela atividade ser controlada pelo Estado, via Autoridade Marítima, inclusive com relação ao ingresso, outorga de certificado, organização das zonas de praticagem, controle e fiscalização das manobras realizadas, fixação de tarifas (no caso de impasse entre CONAPRA e Armadores), e devido à obrigatoriedade do serviço em quase todos os portos nacionais e estrangeiros. A segurança do porto, canais e vias navegáveis, é o principal argumento usado pela Autoridade Marítima para obrigar as companhias de navegação a demandarem esses locais com a presença de um práctico a bordo, levando em conta que um comandante estaria habilitado a conduzir o navio com segurança em águas profundas e zonas de pouco tráfego.

Alega-se que o práctico deve ser o *expert* do porto ou da região a ele designada a manobrar, no sentido de conhecer todas as características e variações climáticas e da morfologia do fundo do mar, incluindo marés e correntezas predominantes, no sentido de ser o melhor auxiliar de manobra para o comandante demandar com segurança o porto.

Sendo o Estado o principal interessado para que esse serviço seja exercido adequadamente, poderia o práctico ser transformado em funcionário público, vinculado à administração portuária local (a nível federal, estadual ou municipal), porém tendo como lastro um órgão gestor de serviço de praticagem que possa, legalmente, ser acionado em caso de acidente, onde o principal causador seja o práctico. Somente assim poderia ser viabilizada uma indenização mais vultuosa, em que pese a maior capacidade financeira de entidade pública ou de um órgão vinculado à administração pública.

Em face ao acima exposto, pode-se concluir que existem dois caminhos para alcançar a pacificação e satisfação da demanda de responsabilidade civil de um práctico: ou pela

regulação na lei de segurança aquaviária da elaboração de um dispositivo legal específico sobre o valor ou percentual a ser considerado em caso de acidentes causados por um prático, ou pela criação de uma empresa gestora do serviço de praticagem de cunho estatal, em que possa responder pela responsabilidade civil objetiva, por atos e decisões equivocadas causadoras de acidentes por culpa de um prático.

## **9 REFERÊNCIAS**

- ANJOS, J. Haroldo dos ; GOMES, C R. Curso de Direito Marítimo. Rio de Janeiro. 1992. Ed. Renovar,
- CAVALIERE Filho, Sérgio. Programa de Responsabilidade Civil. 5ª Ed. 2004, São Paulo Ed. Malheiros.
- DIAS, J. de Aguiar. Da Responsabilidade Civil. V.II. 10ª Ed. 1995. Rio de Janeiro. Ed. Forense.
- DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. v. 7. 17ª Ed. 2003. São Paulo. Ed. Saraiva.
- DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. Normam 12 – Normas da Autoridade Marítima. DPC. 2011
- OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. Curso de Direito Marítimo, v. II. 1ª Ed. 2008. São Paulo. Ed. Manole,
- PIMENTA, Matusalém Gonçalves. Responsabilidade Civil do Prático. 1ª Ed. 2007. RJ. Ed. Lumen.
- RODRIGUES, Silvio. Direito Civil: Responsabilidade Civil. v. IV, 12ª Ed., atual. 1989. São Paulo. Ed. Saraiva.
- SERPA Lopes, Miguel Maria de. Curso de Direito Civil. 1964. Livraria Freitas Bastos.
- VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil: responsabilidade civil. 5ª Ed. 2005. São Paulo. Ed. Atlas.
- VIVA, Rafael Quaresma. Responsabilidade Civil Objetiva. 1ª Ed. 2007. São Paulo. Ed. RCS.