

## ESTUDO COMPARATIVO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO COMANDANTE DO NAVIO E DO PRÁTICO NA NAVEGAÇÃO EM ÁGUAS RESTRITAS

### COMPARATIVE STUDY OF THE CIVIL RESPONSIBILITY OF THE SHIP'S COMMANDER AND PILOT IN RESTRICTED WATER NAVIGATION

Kerolay Cantoni<sup>1</sup>

**RESUMO:** O presente artigo científico teve como objetivo comparar a responsabilidade civil do comandante do navio e o prático tomando como base doutrinas, leis, jurisprudências do Tribunal Marítimo e tratados internacionais do qual o Brasil é signatário, bem como entender como é estabelecido a responsabilidade civil do comandante e do prático em casos de fatos e acidentes da navegação. Faz parte ainda do objetivo entender de que forma são aplicadas as medidas de responsabilidade civil e como o Tribunal Marítimo opera quando das lacunas deixadas pela legislação brasileira. Foram utilizados diversos autores com pontos de vista diferentes e jurisprudências que mostram pontos de aplicações da responsabilidade civil em cada caso concreto, para entender e concluir a melhor forma de resolver o problema principal. Foram explicados inicialmente os conceitos, as funções e os deveres do comandante e do prático separadamente e o enquadramento jurídico quanto à aplicação da responsabilidade civil pelo Tribunal Marítimo. Dentro da metodologia foi feita uma análise bibliográfica, de caráter descritivo comparativo, com base em materiais publicados em livros, artigos, redes eletrônicas e trabalhos acadêmicos já publicados e pesquisa documental. O desfecho desse artigo científico confirma que a legislação brasileira deixa algumas lacunas quanto a responsabilidade civil do prático frente ao comandante, sendo o Tribunal Marítimo o responsável por cuidar dos processos que versam sobre os fatos e acidentes da navegação.

**Palavras-chave:** Responsabilidade civil; comandante do navio; prático; Tribunal Marítimo.

**ABSTRACT:** This scientific article aimed to compare the civil liability of the ship's commander and the practical one based on the doctrines, laws, jurisprudence of the Maritime Court and international treaties to which Brazil is a signatory, as well as understand how is established the civil liability of the commander and the practitioner in cases of facts and accidents of navigation. It is also part of the objective to understand how it is applied to civil liability measures of how the Maritime Court operates when the gaps left by Brazilian law. Several authors with different points of view and case law showing points of application of liability in each specific case were used to understand and conclude the best way to solve the main problem. Initially the concepts, functions and duties of the commander and the practitioner were explained separately and the legal framework for the application of civil liability by the Maritime Court. Within the methodology was made a bibliographical analysis, comparative descriptive character, based on materials published in books, articles, electronic networks and academic papers already published and documentary research. The outcome of this scientific article confirms that the Brazilian legislation leaves some gaps regarding the civil liability of the practical against the commander,

<sup>1</sup> Bacharel em Direito. Especialista em Direito Marítimo e Portuário. Analista de contratos.



being the Maritime Court to take care of the processes that deal with the facts and accidents of navigation.

**Keywords:** Civil responsibility; ship commander; pilot; Maritime Court.

## 1 INTRODUÇÃO

Cerca de 95% da carga movimentada pelo comércio internacional é transportada por vias marítimas, o que faz do navio o principal meio de transporte utilizado para fazer as mercadorias chegarem aos seus milhares de destinos espalhados pelo globo terrestre. Nunca é demais lembrar que o transporte marítimo é uma das modalidades mais antigas, sendo tão importante na antiguidade quanto é hoje – seja para o transporte de pessoas, seja para o desenvolvimento do comércio.

Em função disso, visa-se a melhor eficiência de circulação das embarcações na entrada e saída dos portos. Mais do que a condução de um navio, no seu cotidiano o comandante carrega sobre os ombros um fardo de responsabilidades, tomar decisões idôneas a minorar ou a evitar maiores prejuízos, que poucos se atrevem a onerar o próprio nome, a honra e a vida, mesmo aqueles que detêm as habilitações exigidas para aceder.

Assim, entra a figura do práctico, cuja importância cresce devido ao aumento da circulação de navios nos oceanos. Um acidente de navegação pode resultar grandes prejuízos não só de ordem econômica, mas também física à integridade daqueles que estão a bordo da embarcação, bem como, dependendo da situação, até um acidente ambiental. Nesse cenário, a figura do práctico torna-se indispensável, sendo ele encontrado e necessário em todos os portos do mundo.

Diante da representatividade do modal aquaviário para o mundo, é imprescindível que procuremos mensurar, da forma mais precisa possível, a importância teórica e prática da responsabilidade civil que rege as relações tanto públicas quanto privadas, influenciando assim todo o universo jurídico. Assim, diante de um acidente ocasionado em alguma manobra de atracagem no porto, situação em que o práctico está a bordo auxiliando o comandante do navio, surge também a responsabilidade do práctico e uma grande discussão quanto a quem caberá tal responsabilização: ao práctico ou ao comandante?



Sendo assim, a importância da presente pesquisa decorre da complexibilidade das relações jurídicas que envolvem as funções e prerrogativas ao comandante do navio e do práctico, gerando, com isso, considerações para o estudo do direito marítimo, alguns ramos do direito da navegação e o direito aduaneiro e portuário.

Dessa forma, a primeira tarefa a ser verificada é a de se desvendar a relação jurídica entre o práctico e o comandante, quando resultante da prestação do serviço de praticagem.

O presente artigo tem como objeto a análise doutrinária e jurisprudencial da responsabilidade civil das atividades exercidas pelos *players*, comandante e práctico, com foco nos acidentes e fatos da navegação em manobras nos portos. Sendo objeto forte de antagonismo de ideias e discussões polêmicas, busca-se, ao longo do trabalho, responder às seguintes questões: qual a posição do práctico em relação ao comandante do navio? Qual o limite da responsabilidade do práctico? Além dessas questões, outras indagações obscuras quanto a nossa legislação.

## **2 DOS ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO NO BRASIL E O PAPEL DO TRIBUNAL MARÍTIMO**

Os acidentes e fatos da navegação são analisados e submetidos através de inquéritos e investigação realizados de forma administrativa pela Autoridade Marítima e com julgamento pelo Tribunal Marítimo (TM).

No Direito brasileiro, os dispositivos que regulam o procedimento, as medidas administrativas, os inquéritos relacionados às infrações no tráfego aquaviário e aos acidentes e fatos da navegação são apontados na Lei nº 9.537/97 – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, conhecida como LESTA; nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM); no Decreto nº 2.596/98 – Regulamento do Tráfego Aquaviário (RLESTA) e na Lei nº 2.150/54 – Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM).

Como mencionado acima, em caso de acidentes e fatos da navegação, é instaurado o IAFN (Inquérito Administrativo sobre Fatos e Acidentes da Navegação). Para casos mais graves, além do IAFN, é instaurado Inquérito para Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM). Vale mencionar que um não substitui o outro. O IAFN possui três fases: i. instauração; ii. instrução e iii. conclusão. Após sua instauração procede o início do ISAIM,



obrigatoriamente. A NORMAN – 09/DPC é quem estabelece as normas para o IAFN e para ISAIM (MARTINS, 2015).

A competência para o julgamento dos acidentes e fatos da navegação é do Tribunal Marítimo. O TM definirá a sua natureza, determinando as causas, extensões e circunstâncias do fato e acidente; indicando ainda os responsáveis, apontando as penalidades e propondo medidas preventivas e de segurança da navegação (LOTM, arts. 10 a 13). Assim, no IAFN a menção da causa do sinistro é determinante para a sua instauração e o julgamento da responsabilidade (MARTINS, 2015).

Designadamente, as normas relativas à instauração e instrução, formalidades e tramitação do IAFN até o TM constantes da LOTM, arts. 33 a 40 e NORMAM – 09/DPC, Capítulo 1, se aplicam a qualquer acidente ou fato da navegação envolvendo: [...] f) os proprietários, armadores, operadores, locatários, carregadores, agentes, consignatários de carga, sociedades classificadoras e respectivos prepostos, de embarcações brasileiras e estrangeiras; [...] l) toda pessoa jurídica ou física envolvida em acidente ou fato da navegação, por qualquer forma ou motivo, respeitadas os demais instrumentos do Direito interno e as normas do Direito internacional (MARTINS, 2015).

Ainda sobre o IAFN, é um procedimento de investigação inquisitiva, instrutório e obrigatório, de acordo com Martins (2015), a princípio não se tem aplicação da ampla defesa, contraditório, verdade real ou material. Não sendo possíveis alegações de ausência de justa causa, pois esse requisito não se observa em processos administrativos. Isso porque na área administrativa vigora o *in dubio pro societate*.

Referido inquérito tem como objetivos, primeiramente, estudar a causa determinante que decorreu o acidente ou fato, a sua extensão e consequências e suas responsabilidades; secundariamente, a prevenção deste acidente ou fato.

O quadro estatístico dos inquéritos administrativos sobre os acidentes e fatos da navegação (IAFN), do ano de 2021, traz um número bastante elevado do 1º DN (Distrito Naval), que abrange os estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Consta em pesquisa no site da Marinha que o número de acidentes ultrapassa os fatos da navegação (Marinha, 2021).

Nos termos da LOTM em seu artigo 14, alínea a, são considerados acidentes da navegação: o naufrágio, o encalhe, a colisão, abalroamento, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento. Incluem-se ainda as avarias e danos/defeitos no navio que



coloquem em risco toda a expedição marítima. Dentre estes elencados, o abalroamento, arribada, colisão, varação e encalhe podem ser ocasionados ao “comando” do práctico. Os conceitos de cada acidente elencado estão descritos na NORMAM – 09/DPC para fins de IAFN e possível processo e julgamento no Tribunal Marítimo.

Já os fatos da navegação são considerados como toda e qualquer circunstância que atente à segurança do tráfego aquaviário, ou seja, fatos que prejudique ou coloque em risco a segurança da embarcação, vida humana e da carga. Consistem em mau aparelhamento da embarcação, deficiência de equipagem, má estivação da carga, dentre outros. Todos esses fatos da navegação estão inseridos na NORMAM – 09/DPC, no item 0106.

É de competência do comandante do navio e do práctico, comunicar à Autoridade Marítima qualquer mudança ocorrida na sinalização náutica de auxílio à navegação, de acordo com a NORMAM – 09/DPC, item 0112, bem como também os fatos e acidentes ocorridos com a embarcação, em conformidade com a LESTA, no artigo 8º, V, e artigo 12 juntamente com as Normas da Autoridade Marítima para o serviço de Praticagem (NORMAM – 12/DPC).

0231 – Condições Desfavoráveis. O práctico deverá comunicar, imediatamente a DP/ DL/ AG qualquer fato ou ocorrência que implique em risco à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana, à preservação do meio ambiente ou à faina de praticagem na ZP, tais como: a) Condições meteorológicas e estado do mar adversos; b) Acidentes e fatos da navegação; ou c) Deficiências técnicas do navio ou da tripulação. Essas informações subsidiarão o CP/ DL/ AG a declarar a impraticabilidade na ZP, autorizar o serviço de praticagem deixe de ser prestado, ou impedir a entrada e saída de embarcações. [...] (NORMAM – 12/DPC). 0113 – Impraticabilidade. É a situação que configura quando as condições meteorológicas, o estado do mar, acidentes e fatos da navegação ou deficiências técnicas implicam em inaceitável risco à segurança da navegação, desaconselhando a realização de fainas de praticagem, o tráfego de embarcações e/ou o embarque/desembarque do Prático. (NORMAM – 12/DPC).

Dentro dos acidentes e fatos da navegação, há também o que chamamos de fortuna do mar, não tendo um entendimento muito pacífico em seu enquadramento e conceito. Poucas vertentes consideram fortuna do mar como, de acordo com MARTINS (2015), “acidente marítimo e avarias decorrentes de caso fortuito ou de força maior; e nas hipóteses referentes a acidentes resultantes de eventos da natureza sendo utilizada, especificamente, como sinônimo a expressão atos de Deus (*Acts of God*)”.



Dessarte, poderiam estas serem evitadas com alertas emitidos pelo práctico, devido ao seu alto conhecimento da área restrita na qual aquele navio está praticando sua manobra de atracação ou desatracação no porto, incluindo também o mais recente *Vessel Traffic Management Information System* (VTMIS), sistema de auxílio eletrônico à navegação, que não só cuida do tráfego marítimo nas águas brasileiras, mas também, é um serviço inovador que presta informações e gerencia o tráfego com o propósito de ampliar a segurança da vida humana no mar, como mantém a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente.

Um *case* para melhor entendimento é o Processo nº 22.561/2007-TM, um abalroamento envolvendo um navio em manobra de atracação no terminal portuário e dois barcos abarrancados na margem do rio. Houve mudança dos ventos, fato indicado como causa determinante como fortuna do mar, no contexto de caso fortuito.

Neste *case*, podemos analisar que se o práctico, conhecedor da sua zona de praticagem, um profissional habilitado para gerenciar os riscos em águas restritas, tivesse informado a Autoridade Marítima e ao Comandante do navio, da impossibilidade da entrada do navio no porto naquele momento, devido a possibilidade de mudança no tempo, visando assim prevenção da ocorrência de um sinistro, não haveria ocorrido o abalroamento das embarcações. Dessa forma, vemos quão importante é o assessoramento e as orientações do práctico no modal marítimo para a entrada e saídas das embarcações nos portos.

Como já mencionado, o TM possui atribuições para os julgamentos dos sinistros marítimos e fatos da navegação, sancionando administrativamente os respectivos responsáveis. É um órgão auxiliar do poder judiciário e tem a função técnica de analisar os fatores que deram causa a cada fatos e acidentes da navegação.

É um órgão estratégico para o comercio exterior brasileiro e é vinculado a marinha do Brasil, tendo como principal atribuição apurar responsabilidades em acidentes da navegação marítima, fluvial e lacustre. A criação do TM foi uma decisão estratégica do Governo brasileiro, já que pelos portos passam 97% das riquezas do País. Imagine o prejuízo que seria interromper o Porto de Santos, maior da América Latina. Isso com a certeza arruinaria o comercio exterior brasileiro. Além de apurar e julgar as responsabilidades dos acidentes e fatos da navegação, o Tribunal atua como cartório dos registros de propriedade náuticas, garantindo a sua publicidade, para dessa forma tornar a navegação mais segura. A principal atribuição do TM é garantir a segurança da navegação, de fundamental importância. Não possui um proposito meramente punitivo. O objetivo é estabelecer as circunstâncias relevantes de cada acidente, analisar os fatos



que lhes deram origem, publicar suas causas e fazer as recomendações à Autoridade Marítima, com vistas a alterações preventivas às normas que tratam da segurança da navegação, a preservação da vida humana e proteção do meio ambiente marinho (GONÇALVES, 2005).

Nesse sentido, o Supremo Tribunal Federal (STF) na AI n. 62.811/RJ, menciona que “o Tribunal Marítimo é um órgão administrativo integrado por técnicos, a que se atribui competência quase jurisdicional para o deslinde das questões de direito marítimo se insere na tendência do Estado moderno de aliviar as instituições judiciais de encargos puramente técnicos para os quais não estão elas preparadas”. O que corrobora com a ideia de que o TM é indispensável para as análises e julgamentos dos IAFN.

### 3 DO COMANDANTE DO NAVIO

A ideia mais comum que se tem sobre o comandante de um navio é a sua função de comando sobre a embarcação. Esse conceito se consolidou em ordenamentos jurídicos e tratados internacionais, na qual o comandante se investe de funções que estão relacionadas ao comando do navio. Tal fato leva, na sua essência, a um amplo campo que engloba direitos e obrigações ao mesmo tempo em que contempla uma posição de preposto do armador (dono do navio) como representante do dono da carga.

Em decorrência disso, lhe é imputada a autoridade máxima do navio, por toda a expedição marítima. Sua atuação e formação devem se submeter ao sistema jurídico do país de registro do navio e aos tratados internacionais. Em regra, o comandante do navio é contratado pelo armador ou pelo seu agente marítimo, obtendo uma relação jurídica empregatícia entre ambos, sendo, dessa forma, regidos pela legislação trabalhista. No Direito brasileiro, o comandante é considerado um tripulante (MARTINS, 2013).

É importante mencionar com mais profundidade, de acordo com Ribeiro (2017), o papel do comandante do navio atuando em um complexo de funções que lhe são atribuídas por meio contratual e legal ou público e privado. Para analisar melhor as funções do comandante, tem-se o Decreto-Lei nº 384/1999, de 23/09, sendo o dispositivo na ordem portuguesa com o mais amplo entendimento normativo sobre as atividades que o comandante exerce sobre um navio. A partir deste documento, no art. 5º, que tem em epígrafe as “atribuições e responsabilidades do capitão”,



nele encontramos o que a própria lei tem compreendido sobre as funções do comandante. Sendo assim, a figura do comandante representada como o encarregado do governo e de sua expedição marítima faz as suas funções serem fundamentais e necessárias para que haja uma boa viagem, bem como seja cumprida sua finalidade (MARINHA, 2019).

De acordo com o art. 5º do diploma acima referido, as funções do comandante não exaurem seu raio de ação acerca do seu governo no navio, pois há nele ainda a tripulação que participa de toda a expedição. Dessa forma, tem-se o entendimento de que o comando do navio se insere em um campo técnico-náutico, e o da sua expedição consiste em atividades cuja essência é a gestão a bordo. Assim, a condução do navio não se limita a somente técnica-náutica (Ribeiro, 2019).

Confirmando essa mesma ideia, para Martins (2013), o comandante do navio representa o Estado a bordo atuando como autoridade ou até mesmo como um oficial público na esfera pública. No Brasil, as normas que regulam as funções, tanto pública quanto privada do comandante, são a NORMAM 13, Item 0401 c/c CCom, a LESTA, a LOTM e os tratados internacionais das quais Brasil é signatário.

Da função do comandante, podemos considerar dois grupos, um de direito público e um de direito privado. Assim, a respeito sobre o caráter privado e público das suas funções, de acordo com Danjin (1929) e Esteves (1988), a função do comandante são divididas em quatro grupos: i) funções técnicas relativas à expedição, ii) funções comerciais exercidas como representante do armador, iii) função pública exercida em representação do Estado e iv) funções disciplinares como “chefe a bordo”.

A responsabilidade do comandante quanto à questão de atos praticados pelos membros da tripulação tem sido consolidada pela jurisprudência do Tribunal Marítimo e as doutrinas internacionais que tratam de responsabilidade pessoal, ou seja, cada um responderá pelos atos por eles praticados. Porém, o comandante pode ser responsabilizado pelos atos que foram ocasionados por sua negligência (GIBERTONI, 2005).

Dessa forma, o comandante em caso de acidente deve haver diligências para salvar todos a bordo do navio, devendo ser o último a deixar a embarcação.



Já para Martins (2013), uma das funções do comandante é a gestão do navio que enseja sob a responsabilidade civil, penal e administrativa. É importante analisar somente sob a ótica da responsabilidade civil e administrativa. Assim, nesse sentido, é possível compreender todos os acidentes que atinjam desde o navio até a carga transportada durante todo seu percurso, respondendo também por todos os atos por ele praticados, bem como será responsabilizado por todas as faltas cometidas pela tripulação que está sob suas ordens. Todas as perdas e danos que, por sua culpa, omissão ou imperícia, sobrevierem sob a embarcação ou carga, será o comandante por isso responsabilizado.

Assim, o comandante responde por todos os atos precedidos no exercício de suas atividades, devendo esses atos ser comprovados. Consolidando o entendimento de Martins (2013), que foi mencionado anteriormente neste tópico, também para Gibertoni (2005), o comandante é responsabilizado por todos os acidentes que versarem sobre o navio e a carga que é transportada, sendo eximido de sua responsabilidade somente em casos que resultam de força maior ou caso fortuito.

No art. 8 da LESTA consta o seguinte “Compete ao Comandante: I. cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil; [...]”. Ainda nessa seara, compete ao comandante, o uso do serviço de praticagem, sob pena de responder por perdas e danos que resultar da sua falta, de acordo com a Lesta, RLesta, CCom, em seu art. 507, e Normam 01, 08, 12 e 13)”. O comandante sendo a autoridade máxima, todos a bordo estão sujeitos à sua autoridade e comando, mantendo a disciplina a bordo.

De acordo com Martins (2013), se tratando da responsabilidade civil, é cabível a responsabilidade do comandante por fatos delituosos, pelos acidentes que sobrevierem ao navio e à carga durante a aventura marítima, responde também por todas as perdas e danos, que seja de sua culpa, imperícia ou omissão, sobrevenham ao navio ou à carga (Ccom, art.529 c/c art. 608).

Segundo Rodière (1976), existe por parte da jurisprudência, uma tendência em excluir a responsabilidade civil do comandante, exceto em hipóteses de falta pessoal.



A responsabilidade do comandante em acidentes e fatos da navegação que foi resultado de sugestões do práctico, de acordo Martins (2013), em tese não será responsabilizado pelo tal ato, a menos que seja constatado que estas estavam erradas e o comandante teria a percepção de que tal fato, podendo ainda responder por responsabilidade concorrente, dessa maneira. Será analisado em tópico específico, mas a frente.

#### 4 O PRÁTICO NO DIREITO BRASILEIRO

Outro *player* importante no mundo *shipping* e na segurança da navegação é o práctico. O serviço de praticagem é uma atividade de apoio à navegação, tratando-se de um serviço que desde os primórdios é essencial, que consiste em assessorar o comandante nas manobras náuticas e na navegação (MARTINS, 2013).

É um profissional aquaviário, não tripulante, que presta serviço de praticagem, sendo considerado um auxiliar técnico do comandante para manobras do navio em águas restritas. Por ser conhecedor de particularidades locais, zona de praticagem (ZP), sua natureza jurídica é de assessoramento. Assim podemos classificar o práctico em três características: um expert local, um assessor e gerenciador de riscos (PIMENTA, 2007).

Segundo Pula, no ordenamento jurídico brasileiro, quem regula o conceito, os requisitos para a profissão e os deveres do práctico, é a NORMAM 12/2003, em seu capítulo I, seção II. Ao ingressar na carreira os prácticos são treinados rigorosamente, isso, pois, devem conhecer minuciosamente a sua Zona de Praticagem a qual irão atuar. A sua função abrange ações e manobras que serão executadas no serviço de praticagem.

A atividade de praticagem consiste em gerenciar os riscos baseados em seus conhecimentos dos acidentes e fatos da navegação característicos da área designada como zonas de praticagem (ZP). Essa atividade é realizada, de acordo com Martins (2013): “em trechos da costa, em baías, portos, estuários de rios, lagos, rios, terminais e canais.”

A praticagem e mar é um serviço de assessoramento aos capitães que navegam em zonas perigosas ou muito trafegadas [...]. A praticagem de mar estava quase extinta, teve um renascimento com o advento dos grandes navios. São serviços privados, portanto, não regulamentados por quaisquer dos Estados ribeirinhos a essas regiões; desta maneira, não é obrigatório aos Capitães servirem-se desses serviços. No serviço de praticagem de porto e fluvial, os Práticos auxiliam os Comandantes na navegação e manobra dentro dos



portos ou rios. Os práticos devem ter perfeito conhecimento das particularidades do local de navegação, manobra, marés e correntes de marés, perigos, profundidades, movimentação de bancos etc. O conhecimento do práctico é limitado aos locais em que trabalham. (GIBERTONI, 1998, p.125)

Dessa forma, para a segurança e eficácia do transporte marítimo, o serviço de praticagem é essencial não só no Brasil, mas para a maior parte do mundo. O serviço da praticagem compreende em auxiliar, como mencionado, o comandante em manobras e na atracação do navio nos portos. Essa questão faz gerar uma grande discussão sobre a responsabilidade do práctico em casos que resulte erros ou acidentes na navegação, pois desses atos podem resultar prejuízos significativos como não só financeiros, mas ambientais e a proteção humana (MALUF, 2019).

A Convenção de Solas codifica as regras sobre a atividade da praticagem e a segurança do mar, dessa maneira a resolução IMO n.159, que sucede a Convenção, dentre os diversos temas relevantes que esta resolução versa, essencialmente, versa sobre a segurança, habilitação e assuntos específicos da atividade do práctico.

Ainda na seara da segurança, um dos principais problemas a ser observado na atividade do práctico é o que se refere às grandes embarcações e as condições meteorológicas. A Convenção de Solas indica alguns requisitos para melhor abordagem e acesso do práctico aos navios, ou seja, a melhor maneira para que os práticos embarquem e desembarquem das embarcações.

No sistema jurídico brasileiro, ressaltam a dupla natureza do práctico e da praticagem, possuindo duas vertentes, um de direito público e outra privado. Ou seja, é considerado um serviço de interesse público, sendo executado por particular qualificado, na gestão do regime direto ou indireto.

A prestação de serviços de praticagem se submete, na generalidade, a sistemas administrativos bifrontes, consignando competências à autoridade marítima e às autoridades portuárias, peculiaridade que se reflete, concretamente, na vertente da praticagem (MARTINS, 2013).

Nas zonas de praticagem a administração marítima possui competência para determinar parâmetros regulatórios, e sobre a habilitação do práctico, atuando na resolução de divergências entre a atividade da praticagem e a autoridade portuária.



O prático é o profissional responsável pela condução do navio em manobras, principalmente na entrada e saída dos portos, diferentemente do que ocorre na navegação. De acordo com a NORMAM 12/DPC, item 0115, consiste as manobras de praticagem, atracar, desatracar, fundear, suspender, amarrar à boia etc, quando executada em acessória de prático.

O prático é um profissional altamente qualificado que não mantém vínculos empregatícios de qualquer espécie e não recebe, portanto, vencimento ou salário. No Brasil, a exemplo do que ocorre na maioria dos portos do mundo, esse serviço é prestado por meio de sociedades uniprofissionais, formadas pelos práticos na qualidade de associados que são responsáveis por toda a infraestrutura necessária ao trabalho. As exigências para o exercício da profissão incluem proficiência em línguas estrangeiras, conhecimento em navegação, além de formação superior e disputa acirrada em processo seletivo conduzido pela Autoridade Marítima brasileira (Marinha do Brasil) e que se destina à habilitação de Práticos, e não à sua contratação. Depois de habilitados, por força de acordos internacionais, dos quais o Brasil é signatário, a cada cinco anos, os práticos são submetidos a um curso de reciclagem, para renovação de seus certificados (SANTOS PILOT, 2011).

A legislação brasileira, ao contrário de outras nações internacionais marítimas, deixa uma grande lacuna no que diz respeito a responsabilidade civil do prático, em casos de fatos que resultem danos no desempenho de suas atividades. O que se tem visto é que, quanto aos erros cometidos pelo prático em sua função, a sua responsabilidade tem sido aplicada por meio de multas que não ultrapassam três mil reais e repreensões, e, dependendo do caso, podendo gerar perda ou suspensão de sua habilitação. Segundo o Julgado do Tribunal Marítimo, tem-se o seguinte entendimento:

Tribunal Marítimo. Processo nº 26.137/11. N/M “Nena A”. Colisão de N/M com ponte de desembarque da Dersa. Erro de manobra e de navegação. Imperícia. Condenação. Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por maioria, quanto ao mérito e quanto à pena dos representados, nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz-Revisor: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: colisão de N/M com ponte de desembarque da Dersa; b) quanto à causa determinante: erro de manobra e de navegação; e c) decisão: julgar o acidente da navegação, previsto no art. 14, a, da Lei nº 2.180/1954, como decorrente da imprudência e imperícia condenando a Prática Fernanda Letícia da Silva e o CLC Dmytro O. Maryshev, à pena de repreensão de acordo com o art. 121, I, c/c o art. 124, I, da Lei nº 2.180/1954. Custas processuais igualmente divididas, sendo acompanhado pelos Exmos. Srs. Juízes Fernando Alves Ladeiras e Marcelo David Gonçalves. Vencidos a Exma. Sra. Juíza Relatora que julgava improcedente a representação de autoria da d. Procuradoria Especial da Marinha (fls. 212/216), para exculpar a Prática Fernanda Letícia da Silva, como também improcedente a Representação de Parte de autoria da Dersa S.A (fls. 240/248) para exculpar o Comandante Dmytro O. Maryshev e, considerando o acidente da navegação em lide, previsto no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54, como de origem fortuita, determinando o arquivamento dos presentes autos e o Exmo. Sr. Juiz Nelson Cavalcante



e Silva Filho que, em voto divergente, julgava o acidente da navegação, constante do art. 14, a, da Lei nº 2.180/1954, como decorrente da imprudência do representado Dmytro O. Maryshev, condenando-o à pena de repreensão e exculpava a representada Fernanda Letícia da Silva. Autos conclusos ao Exmo. Sr. Juiz-Revisor para prolatar o acórdão. Publique-se. Comunique-se. Registre-se. Rio de Janeiro, RJ, em 30 de maio de 2017. (Rio de Janeiro, Tribunal Marítimo, nº 26.137/11, Juiz Prol. Geraldo de Almeida Padilha, 10.11.2017). (Rio de Janeiro, 2017)

Confirmando o que foi mencionado acima, segue outra jurisprudência do Tribunal Marítimo, condenando o prático por agir com imperícia e imprudência em sua função, ocasionando erro de manobra, sendo responsabilizado civilmente.

Tribunal Marítimo. Processo nº 30.350/15. Acórdão N/M “Federal Crimson”. Colisão. Erro de manobra. Condenação. Acordam os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: colisão de N/M com cais, com danos materiais; b) quanto à causa determinante: erro de manobra; e c) decisão: julgar o acidente da navegação, como decorrente de imperícia e imprudência do representado, condenando-o à pena de repreensão, cumulativa com a pena de multa de R\$ 1.000,00 (mil reais), e ao pagamento das custas, na forma dos arts. 14, a, 121, I e VII, da LOTM. Publique-se. Comunique-se. Registre-se. Rio de Janeiro, RJ, em 4 de dezembro de 2018. (Rio de Janeiro. Tribunal Marítimo. Nº 30.350/15, Juiz Prol. Marcelo David Gonçalves, 18.03.2019). (Rio de Janeiro, 2019).

Não há no regulamento brasileiro norma que trate da responsabilidade civil do prático, a que mais se aproxima é a Convenção de Bruxelas que trata sobre abalroamento, mas não o suficiente, pois não é específica ao profissional em exercício, tornando-se ineficaz a aplicação da responsabilidade civil do prático no exercício de sua atividade. Assim, no Brasil, o serviço de praticagem é exercido com incertezas e inseguranças, mostrando a todo o campo marítimo um risco, que gera uma grande preocupação e uma repercussão sobre o tema (PIMENTA, 2007).

De acordo com Xavier e Fernandes (2014), os conflitos existentes aos assuntos técnicos e operacionais relacionados à segurança do tráfego aquaviário; a proteção humana nas águas; e a preservação contra a poluição híbrida, são conflitos que cabem a Autoridade Marítima solucionar. Sabe-se que o prático possui uma profissão de risco e este, deve saber dos riscos que sofrerá.



## 5 DA RESPONSABILIDADE CIVIL E SEU ENQUADRAMENTO EM CASOS DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

No Código Civil, a responsabilidade civil é dividida em culpa subjetiva e objetiva e o dolo. A culpa subjetiva se caracteriza com o ato de negligência ou imprudência cometido pelo agente causador do dano. O dolo é caracterizado pela vontade consciente de produzir o ato ilícito; a responsabilidade civil objetiva é aquela que independe da culpa. Essa responsabilidade é norteadada pela teoria de risco, o que resume o autor Sergio Cavaliere nas seguintes palavras: “Todo prejuízo deve ser atribuído ao seu autor e reparado por quem o causou independente de ter ou não agido com culpa. Resolve-se o problema na relação de nexos de causalidade, dispensável qualquer juízo de valor sobre a culpa” (CAVALIERI FILHO, 2008).

Quanto à verificação da responsabilidade em fatos e acidentes da navegação, cabe, como já afirmado, ao Tribunal Marítimo investigar quais sujeitos deram causa a estes e de como ocorreu, sendo analisado o dolo (vontade livre e consciente em praticar conduta criminosa) ou culpa (ação praticada por imperícia, imprudência ou negligência) dos fatos (Santos – acesso em 02 de agosto de 2022).

A imperícia significa a falta de habilidade de um profissional ao exercer uma atividade, e de conhecimento técnico para executar determinado ato, vindo deste um resultado que seja lesivo. Sendo assim, a imperícia é um erro cometido aos profissionais ou técnicos em que, de alguma forma, se manifesta a sua inabilidade. Já a imprudência, tem sua definição vinculada à imprevisão, ou seja, é um erro involuntário que decorre de uma ação, referente à falta de atenção, o que a diferencia da negligência, que é uma omissão, falta de cuidado na prática de determinado ato (Santos – acesso em 02 de agosto de 2022).

Assim, segue jurisprudência do TM referente à condenação do prático por erro de manobra de acordo com o Anuário de Jurisprudência do Tribunal Marítimo, volume XLIX, ano 1991, citado por Matusalém Gonçalves Pimenta (2007):

Processo nº 14.113/90. Relator: Juiz José do Nascimento Gonçalves. Ementa: N/M Verbena, de bandeira liberiana. Colisão com o cais durante manobra de atracação, auxiliado por dois rebocadores. Erro de manobra. Condenação. Autora: a Procuradoria. Representado: Luiz Felipe Vieira Pereira (prático). Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: colisão; b)



quanto à causa determinante: falta de coordenação e planejamento; erro de manobra; e c) decisão: julgar procedente a representação. Culpado o Prático Luiz Felipe Vieira Pereira, incurso no art. 14, letra a, da Lei nº 2.180/1954, aplicando-lhe a pena de multa de CR\$ 45.000,00 (quarenta e cinco mil cruzeiros). Custas na forma da lei. Na multa, vencido o Juiz Luiz Carlos Salviano, que aplicava a pena de CR\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 10 de dezembro de 1991 – Edson Ferracciú, Vice-Almirante (RRm) Juiz-Presidente. – José do Nascimento Gonçalves, Juiz-Relator. (Rio de Janeiro, 1991)

É admissível em sede da responsabilidade civil a responsabilidade do comandante pela prática de fatos delituosos, atos contratuais no exercido de sua função, por acidentes e fatos da navegação que vierem a sobrevier ao navio e à carga na expedição marítima e inclusive pelos seus atos praticados, sendo possível do ponto de vista legal e teórico acionar o comandante judicialmente de acordo com as hipóteses do Código Comercial e com o amparo do Código Civil, por prática de atos ilícitos.

Uma das questões mais polêmicas e controversas dessa temática, onde há uma grande discussão a respeito, é a posição do prático em relação ao comando ou direção do navio, não existindo em nenhum regulamento jurídico sendo nacional ou internacional ou convenções que regulem quanto a esta grande questão da responsabilidade civil do prático, em virtude de todo o estudo exposto neste artigo, fica claro a centralização da responsabilidade apenas administrativa, de acordo com Martins (2013) e Pimenta (2007), em consonância com a segurança da navegação.

Dessa forma, ocorrendo acidentes que derivem de algum erro técnico referente à navegação, corresponde à responsabilidade a figura do comandante, como regulado nas leis a seguir (PIMENTA, 2007).

A Lei nº 9.537/1997, em seu artigo 9º, cominado com o artigo 497, do Código Comercial, descreve que: “o capitão é o comandante da embarcação; toda a tripulação lhe está sujeita, e é obrigada a obedecer e cumprir as suas ordens em tudo quanto for relativo ao serviço do navio”. Assim sendo, o prático não assume a direção do navio, como é de entendimento de alguns (Planalto, 2019).

O prático direciona a navegação do navio, mas a responsabilidade no tocante à segurança é toda do comandante. o comandante tem o direito, e na verdade, o dever de intervir ou dispensar o prático em circunstâncias nas quais o prático mostra-se manifestadamente incompetente ou incapacitado, ou ainda, quando o navio estiver em iminente perigo por ações provocadas pelo prático. A lei internacional requer que o



comandante esteja atento a cooperar com o práctico e manter uma supervisão acurada na posição e movimentação do navio (PULA, 2011)

Há de se fazer uma observação relevante quanto ao corpo do texto da lei, pois faz menção que “[...] toda tripulação lhe está sujeita, e é obrigada a obedecer e cumprir as suas ordens [...]” sabemos que o práctico não é um tripulante e este quando a bordo do navio é um prestador de serviço ao bem público, logo, não se faz claro a posição do *player* e a sua responsabilidade frente ao comandante exercendo a sua função de assessoramento.

Já em oposição, Gilbertoni (2005), tem o entendimento de que o práctico, quando está dentro do navio, ou conduzindo-o, assumindo sua função, tendo o navio ante sua responsabilidade, se torna-se responsável por todos os atos que vierem a ser cometidos à navegação, respeitando sempre as suas atribuições.

Porém, segundo o entendimento de Elaine Martins e Matusalém Pimenta, ambos são responsabilizados, na medida de suas responsabilidades, quando do exercício das suas atividades a bordo do navio, observando sempre as funções de cada um, e aplicando punições aos atos cometidos por ambos, em casos de imperícia, imprudência e\ou negligência. Assim sendo constatado algum erro cometido pelo práctico, este será punido administrativamente pelo Tribunal Marítimo (Martins, 2013; e Pimenta, 2007).

Nesse mesmo sentido, segue outro entendimento do Tribunal Marítimo, referente não só a condenação do práctico por imperícia, mas também ao comandante do navio por imprudência, sempre dentro dos limites de cada função. Assim, segue jurisprudência relacionada à fato ocorrido no Porto de Santos\SP:

N/M “Zhen Hua 27”, balsa de travessia “FB-24”, L/M “Sea King”, L/M “Lincharde” e o Terminal da Dersa. Abalroamento envolvendo o navio e as demais embarcações, colisão do “FB-24” com o Terminal da Dersa e naufrágio da L/M “Sea King”. Erro de navegação e de manobras do navio, durante saída no canal do Porto de Santos/SP. Imperícia do práctico e imprudência do Comandante do navio. Atenuantes. Condenação. Acordam os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade rejeitar a preliminar nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz-Relator, e por maioria quanto ao mérito, nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz Fernando Alves Ladeiras, que pediu vista: a) quanto à natureza e extensão dos acidentes da navegação: abalroação envolvendo o navio estrangeiro “Zhen Hua 27”



em manobras de saída do porto de Santos/SP, o “FB-24”, atracado no Terminal da Dersa, as lanchas “Sea King” e “Linchar”, que estavam fundeadas junto à margem esquerda do canal, com o naufrágio da primeira e a colisão da proa, por bombordo, do “FB-24” com o píer do Terminal da Dersa, com danos materiais de monta, mas sem registro de danos pessoais ou ambientais; b) quanto à causa determinante: erro de navegação e de manobra do práctico e do comandante do N/M “Zhen Hua 27”; e c) decisão: por unanimidade, rejeitar a preliminar nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz-relator e, por maioria, quanto ao mérito, nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz Fernando Alves Ladeiras, que pediu vista, julgar os acidentes da navegação tipificados no art. 14, letra a (abaloamento, naufrágio e colisão), da Lei nº 2.180/1954, como decorrentes de imperícia do Prático, Jaime Gustavo Correia da Silva, e imprudência do Comandante do N/M “Zhen Hua 27”, Shang Wei, acolhendo os termos da Representação da D. Procuradoria Especial da Marinha e da Representação de Parte de autoria de Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S/A, respectivamente, e, considerando as circunstâncias, as consequências e as atenuantes, com fulcro nos arts. 121, I e VII, 124, I e IX, 127 e 139, IV, a e d, todos os artigos da Lei nº 2.180/1954, condenar a ambos às penas de multa de R\$ 1.000,00 (mil reais), cumulativamente com a pena de repreensão. Custas divididas, sendo acompanhado pelos Exmos. Srs. Juízes Geraldo de Almeida Padilha, Sergio Bezerra de Matos e Maria Cristina de Oliveira Padilha. O Exmo. Sr. Juiz-Relator exculpava os representados e mandava arquivar os autos, sendo acompanhado pelo Exmo. Sr. Juiz Marcelo David Gonçalves, sendo ambos vencidos. O Advogado Dr. Luiz Roberto Leven Siano requereu que se registre em Ata o seu inconformismo com a mudança de voto do Exmo. Sr. Juiz-Revisor, sendo esclarecido em Plenário que não houve mudança de voto do Exmo. Sr. Juiz-Revisor, pois as suas conclusões ainda estavam em discussão, antes de iniciada a votação. Autos conclusos ao Exmo. Sr. Juiz Fernando Alves Ladeiras para prolatar o Acórdão. Publique-se. Comunique-se. Registre-se. (Rio de Janeiro/RJ, em 26 de abril de 2016) (Rio de Janeiro, 2016)

Na teoria, o comandante não deverá ser responsável por acidentes que versam da sugestão do práctico, exceto que, se comprove que dessa sugestão estava evidente o erro e que poderia ser evitado pelo comandante.



Assim, de acordo com Pimenta (2007), “a responsabilidade administrativa do práctico está jungida à Autoridade Marítima e ao Tribunal Marítimo, podendo o práctico sofrer penalidades aplicadas por este ou por aquela Autoridade.” (PIMENTA, 2007).

Essa questão tem sido alvo de grandes debates internacionais que versam sobre a divisão de comando do práctico no navio e a sua limitação ou escusa da responsabilidade, na esfera civil. A natureza dessas discussões, tem levantado muitas críticas quanto a situação atual e se consolida a ideia de uma regulamentação internacional nos serviços realizados pelo práctico.

Consta em alguns sistemas jurídicos estatais apenas a natureza de assessoramento da atividade da praticagem na direção da manobra do navio, nesse enquadramento. Já em países com tradição marítima, regulamenta e define o serviço de praticagem, a atividade exercida pelo práctico, como aquele que conduz (*conduct*) e como aquele que toma frente de manobra do navio. Infelizmente o que se tem consolidado é de que estas expressões de comando e condução é no sentido assessorar, aconselhar e não assumir o comando do leme do navio.

Ademais, a presença do práctico a bordo não desobriga o comandante e a equipe de passadiço (tripulação de serviço) de seus deveres e obrigações para com a segurança do navio, devendo as ações do práctico ser monitoradas todo o tempo. Atualmente, a jurisprudência cível e a do tribunal marítimo têm adotado a responsabilidade subjetiva, pessoal do comandante, fundada em culpa no sentido *lato sensu* (atos dolosos ou culposos). Destarte, o comandante não será responsabilizado pelos acidentes advindos de sugestão do práctico, a menos que fique evidenciado que essas sugestões estavam evidentemente erradas e o comandante teria condições de perceber tal fato. (Martins, 2013; Pimenta, 2007)

A responsabilidade do práctico então se configura com o sinistro provocado por ele, bem como o que se refere ao armador, podendo ser feita uma ação de regresso, caso o dano seja ocasionado pelo práctico, sendo sempre observado o princípio da razoabilidade descrito no art. 944 do Código Civil, quando resultar em valores que não podem ser executados pelo práctico (PIMENTA, 2007).

Tem se considerado, todavia, a possibilidade de direito de regresso do armador por acidente ou fato da navegação por erro específico de navegação ou manobra do práctico, admitindo-se *actio in rem verso* e inserção do práctico no polo passivo de ação indenizatória, com fulcro no CC, art. 934, e na Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos em Conexão com o Transporte de Substâncias Nocivas e Perigosas por Mar (1966). (MARTINS, 2015)



Segundo o pensamento de Martins (2013): “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” (MARTINS, 2013).

De acordo com Martins (2013), no Código ISM evidencia algumas questões à praticagem e das políticas de seguro marítimo para erros do práctico. Em alguns momentos, evidencia a responsabilidade do práctico pela condução, mas não do comando do navio, que este permanece com o comandante. Na seara da responsabilidade civil, encontram-se divergências tanto nas jurisprudências e doutrinas que alternam entre teorias da responsabilidade civil do práctico, a sua limitação, o direito de regresso em face dele e a sua escusa de responsabilidade.

Na práxis internacional, quando o práctico se apresenta a bordo para iniciar a faina de praticagem, 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 práctico: “Assim, há consenso internacional no que tange à autoridade do comandante sobre todas as pessoas de bordo, sendo essa autoridade expressa na maioria dos ordenamentos jurídicos, a exemplo da lei brasileira (MATUSALÉM PIMENTA, 2007).

Ainda na seara internacional, há sistemas jurídicos, como o do México e Panamá que consideram a responsabilidade civil do práctico pelos danos que resultaram de seu assessoramento (Decreto n.2.694/91, Anexo I). No Panamá a praticagem é diferenciada, de acordo com Matusalém Pimenta (2011), tendo esta atividade caráter *sui generis*, admitindo o comando do navio ao práctico no canal.

Para navegar no canal do Panamá o armador e comandante do navio devem concordar com as normas de passagem deste canal. Uma das regras é que o comandante do navio não deve interferir quando o práctico estiver realizando a manobra, desta maneira, entende-se que o práctico não é assessor do comandante, mas o próprio navegador responsável que conduzirá o navio durante todo o percurso. Há momentos em que o práctico assume o timão para trechos mais críticos, por questões de segurança da navegação. Assim, a responsabilidade por danos e acidentes causados por culpa do práctico recai sobre a empresa administradora do canal (PIMENTA, 2011).



No Brasil, a competência de autoridade marítima que cuida da segurança do tráfego aquaviário é a DPC, que regulamenta a atividade de praticagem e estabelece as zonas de praticagem que serão necessárias a utilização facultativa ou obrigatória do prático.

Em primeiro lugar, é fundamental realizar uma análise aprofundada da relação jurídica entre o praticante e o cliente que contrata os seus serviços, o armador, a fim de estabelecer os limites de responsabilidade civil do praticante. No Brasil, a prestação do serviço de prática é marcada por uma celebração entre as associações de praticagem e as empresas de navegação, ou seus representantes legais. No entanto, apesar de estarmos discutindo formalmente um contrato, é importante ter em mente que o que realmente estamos falando é mais de uma instituição híbrida do que de um contrato puro e direto.

Tendo este mesmo posicionamento, a doutrinadora Carla Gibertoni:

Os serviços de praticagem são executados por práticos, mediante acordo de prestação de serviço 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 há dúvida quanto à natureza jurídica dessa relação contratual – trata-se de acordo de prestação de serviços – caracterizado por ser um contrato bilateral ou sinalagmático, consensual, oneroso e de execução consecutiva (GIBERTONI, 2005).

Historicamente, tem havido uma forte tendência global para absolver o prático da responsabilidade na esfera civil. A comunidade marítima internacional tem defendido consistentemente sua visão estabelecida de que a responsabilidade de responsabilizar armadores e capitães por quaisquer danos causados por acidentes e outros fatores associados à navegação cabe a eles. Essa visão parte da premissa de que, quando essas partes se envolvem no comércio marítimo, eles voluntariamente entram em uma verdadeira "aventura marítima" e, assim, aceitam todos os riscos associados.

Assim, por todas as razões acima expostas, é possível concluir que a relação jurídica entre o prático e o armador não é puramente contratual; especificamente, não há liberdade para contratar, a escolha do conteúdo é severamente restringida por lei, não se mantendo o princípio da igualdade entre as partes, uma vez que o serviço é prestado sob a autoridade hierárquica do comandante. Como resultado, essa relação é híbrida, pois inclui termos contratuais, elementos



relacionados a um acordo e execução semelhante a uma relação de trabalho, pois o serviço é prestado sob subordinação.

Assim, o prático pode causar acidente e ele não ser responsabilizado civilmente, isso se dá porque a responsabilidade de sua conduta, embora não seja preposto do armador é absorvido pelo seguro do mesmo. Desta maneira, sua responsabilidade civil é limitada, no direito brasileiro. A única punição possível aplicada ao player é quando levado ao tribunal marítimo que dará uma sanção de cassação da sua carteira profissional, suspensão ou como vimos multa, ou seja, penas de cunho administrativo.

Esta limitação da responsabilidade civil do prático se dá através de ação de regresso, como já exposto, com prova ao Tribunal Marítimo, condenando-o por dano e fato que o comandante não poderia evitar.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como foco principal estudar a responsabilidade civil do prático e do comandante do navio, e como é aplicada na prática essa responsabilidade. Para que ocorresse esse estudo comparativo, foi necessário analisar detidamente a função exercida pelo comandante do navio e a atividade prestada pelo prático, frente à legislação brasileira e internacional, doutrinas e entendimentos jurisprudenciais do Tribunal Marítimo, e alguns *cases*.

Todos os casos que decorram de acidentes e fatos/ da navegação são encaminhados ao Tribunal Marítimo. Pesquisas sobre o tema e jurisprudências do próprio Tribunal, apontam que a aplicação da responsabilidade civil sobre o comandante e do prático dependerá de cada caso concreto, sendo analisados isoladamente fatos e acidentes da navegação.

O cerne da problemática face a responsabilidade civil do prático e do comandante, dá-se, tendo em vista a omissão de regulamentação legal desta matéria no direito brasileiro. Lamentavelmente, o silêncio legislativo coloca nosso direito marítimo em situação de precariedade ante legislações marítimas internacionais, como a do canal do Panamá, que diante do estudo realizado seria o ideal para os canais portuários nacionais.

Quanto ao fato de a praticagem ser um serviço de interesse público que envolve acidentes e fatos da navegação de altos valores financeiros e ambientais, bem como a necessidade de se



respaldar os profissionais que exercem a praticagem, o ordenamento jurídico brasileiro deveria contemplar, de forma mais cristalina e objetiva, os limites da responsabilidade civil do práctico quando comparada ao do comandante. Por exercerem atividades de alto risco, alguns doutrinadores consagram também a responsabilidade objetiva do armador. É cediço que o práctico é um prestador de serviço a serviço do armador, fato que o coloca sob o respaldo do seguro deste, assim, se o *player* gera um prejuízo, o seguro o cobrirá.

Sabe-se também que o comandante é a autoridade máxima dentro da embarcação, há doutrinadores que entendem que sempre o responsável será o comandante, ainda que opere junto ao práctico, pois este não seria eximido de sua função na presença do práctico, que ali está apenas como instrumento de assessoria do comandante em águas restritas, contudo, é certo que o práctico é profissional habilitado com imensa qualificação e conhecimento, muito bem remunerado, que atua de maneira imprescindível na navegação, desta forma, é impossível eximi-lo por acidentes e fatos da navegação que se dão por responsabilidades de seus atos.

A importância de se discutir sobre a responsabilidade civil do práctico se dá, uma vez que existem hoje pouquíssimas fontes que versam sobre esse assunto, bem como, o fato de que há entre os doutrinadores enorme divergência quanto a este tema; o que acarretou com que o Tribunal Marítimo fosse o responsável por estabelecer a aplicação da responsabilidade civil do práctico e do comandante nos casos concretos, o que é lamentável, haja vista que legislações marítimas internacionais já versam sobre esse tema em específico a anos.

## 8 REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, vide Decreto nº 5.129, de 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9537.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM)>. Acesso em: 2 ago. 2022a.

\_\_\_\_\_. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L2180.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L2180.htm)>. Acesso em: 2 ago. 2022b.

CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de responsabilidade civil*. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2008.



GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

MALUF, Najla Buhatem. Uma revisitação acerca da responsabilidade civil do práctico. 2019. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/107901-uma-revisitacao-acerca-da-responsabilidade-civil-do-pratico>>. Acesso em: 2 ago. 2022.

MARINHA DO BRASIL. Normam-12/DPC 1ª revisão: normas da autoridade marítima para o serviço de praticagem. 2011. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>>. Acesso em: 2 ago. 2022a.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 384/1999. Diário da República nº 223/1999, Série I-A, de 23.09.1999. Disponível em: <[https://www.marinha.pt/Conteudos\\_Externos/lexmar/PGPAT%20100/PGPAT%201000%20%20Cap%C3%ADtulos/Cap%C3%ADtulo%20F%20Pessoal/Decreto-Lei%20384-99%20\(23%20SET\).PDF](https://www.marinha.pt/Conteudos_Externos/lexmar/PGPAT%20100/PGPAT%201000%20%20Cap%C3%ADtulos/Cap%C3%ADtulo%20F%20Pessoal/Decreto-Lei%20384-99%20(23%20SET).PDF)>. Acesso em: 2 ago. 2022b.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Portos e Costas. Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFNs). 2019. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/Quadros%20Estat%C3%AADsticos%20ANO%20%202019%20DADOS%20AT%C3%89%2031%20AGO%202019.pdf>>. Acesso em: 2 ago. 2022.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. Imprensa: Barueri: Manole, 2013.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. *Responsabilidade civil do práctico*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

PULA, Carolina Martinez. Do serviço de praticagem no Brasil. *Revista Jus Navigandi*, ISSN 1518-4862, Teresina, a. 15, n. 2618, 1º set. 2010. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/17314>>. Acesso em: 2 ago. 2022.

RIBEIRO, A. F. A. O Estatuto e a responsabilidade civil do comandante do navio (*The Role and civil liability of the shipmaster*). 2017. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Portugal. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10316/83928>>. Acesso em: 2 ago. 2022.

RIO DE JANEIRO. Tribunal Marítimo. Nº 26.137/11, Juiz Prolator Geraldo de Almeida Padilha, 30 maio de 2017. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/acordao\\_calendario/26.137-11%20C.pdf](https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/acordao_calendario/26.137-11%20C.pdf)>. Acesso em: 2 ago. 2022.



\_\_\_\_\_. Tribunal Marítimo. Nº 30.350/2015, Juiz Relator Marcelo David Gonçalves, 18 de março de 2019. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tn/files/file/acordao\\_calendario/303502015%20C.pdf](https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tn/files/file/acordao_calendario/303502015%20C.pdf)>. Acesso em: 2 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Tribunal Marítimo. Nº 23.048/07, Rel<sup>a</sup> Juíza Maria Cristina de Oliveira Padilha. 8 de fevereiro de 2011. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/25823599/pg-7-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-05-04-2011>>. Acesso em: 2 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Tribunal Marítimo. Nº 25.280/2010, Juiz Prolator Fernando Alves Ladeiras. 20 de dezembro de 2016. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tn/files/file/acordao\\_calendario/25280\\_10C.pdf](https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tn/files/file/acordao_calendario/25280_10C.pdf)>. Acesso em: 1º nov. 2019d.

SANTOS, Hercules. Imperícia de Comandante de Embarcação. 2013. Disponível em: <<https://arthuryasmin.jusbrasil.com.br/artigos/111574710/impericia-de-comandante-de-embarcacao>>. Acesso em: 2 ago. 2022.

SIQUEIRA, Isadora Coffani dos Santos. Guia Básico do Transporte Marítimo. 2016. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/86467-guia-basico-do-transporte-maritimo>>. Acesso em: 2 ago. 2022.

XAVIER, J. H. S.; FERNANDES, B. C. A. *A responsabilidade civil do práctico: dos diplomas legais à prática do Porto de Natal*. 2014. Disponível em: <<http://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/EmpiricaBR/article/view/2909>>. Acesso em: 2 ago. 2022.

