

## **Responsabilidade civil do prático no Direito Marítimo com base na legislação brasileira e na Teoria do Risco<sup>(\*)</sup>**

### **Civil liability of the practitioner in Maritime Law based on Brazilian legislation and Risk Theory**

### **Responsabilidad civil del práctico en el Derecho Marítimo con base en la legislación brasileña y en la Teoría del Riesgo**

**Livia Pioli Storch<sup>1</sup>**

**Marcelo Fernando Quiroga Obregon<sup>2</sup>**

---

**Sumário:** Introdução. **1.** Praticagem. **1.1.** Histórico da praticagem e sua evolução legislativa. **1.2.** Praticagem no Brasil. **2.** Responsabilidade Civil. **2.1.** Conceito. **2.2.** Responsabilidade Civil Subjetiva. **2.3.** Responsabilidade Civil Objetiva e a Teoria do Risco. **3.** Responsabilidade Civil do prático. – Considerações finais. – Referências.

---

(\*) Recibido: 24 setiembre 2018 | Aceptado: 10 enero 2019 | Publicación en línea: 1ro. julio 2019.



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

<sup>1</sup> Acadêmica do 10º período do curso de Direito da Faculdade de Direito de Vitória (FDV). [liviapiolistorch@gmail.com](mailto:liviapiolistorch@gmail.com)

<sup>2</sup> Doutor em Direitos e Garantias Fundamentais pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV). Mestre em Direito Internacional e Comunitário pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG). Especialista em Política Internacional pela Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. Coordenador Acadêmico do curso de especialização de Direito Marítimo e Portuário da Faculdade de Direito de Vitória (FDV). Professor de Direito Internacional e Direito Marítimo e Portuário nos cursos de graduação e pós-graduação da Faculdade de Direito de Vitória (FDV). [mfqobregon@yahoo.com.br](mailto:mfqobregon@yahoo.com.br)

**Resumo:** A pesquisa tem como objetivo analisar os limites da responsabilização civil do prático em casos de acidentes e abalroamentos do navio durante o exercício de suas funções segundo o ordenamento jurídico brasileiro. Para isso, faz-se necessário discutir primeiramente as funções e obrigações desse profissional e o que a legislação dispõe sobre a atividade. O presente trabalho utilizou-se como base teórica os ensinamentos do professor Matusalém Gonçalves Pimenta que trata da responsabilização civil do prático. Por encontrar lacunas na legislação quanto a este assunto e divergências nas decisões dos tribunais, torna-se importante tratar do tema da Responsabilidade Civil e analisar a aplicação da Teoria do Risco nos casos de acidentes e danos ao navio durante o exercício da atividade do profissional prático.

**Palavras – chave:** Direito Marítimo, praticagem, prático, responsabilidade civil, Teoria do Risco.

**Abstract:** The objective of the research is to analyze the limits of the civil responsibility of the practical in cases of accidents and collisions of the ship during the exercise of its functions according to the Brazilian legal system. For this, it is necessary to discuss first the functions and obligations of this professional and what the legislation has on the activity. The present work was based as theory theory the teachings of Professor Methuselah Goncalves Pimenta that deals with the civil responsibility of the practical one. Because there are gaps in the legislation in this matter and divergences in the decisions of the courts, it is important to deal with the issue of Civil Liability and to analyze the application of the Risk Theory in cases of accidents and damage to the ship during the exercise of the activity of the practical practitioner .

**Keywords:** Maritime Law, practice, practical, civil responsibility, Risk Theory.

**Resumen:** La investigación tiene como objetivo analizar los límites de la responsabilidad civil del práctico marítimo en casos de accidentes y abordajes del buque durante el ejercicio de sus funciones según el ordenamiento jurídico brasileño. Para ello, se hace necesario discutir primero las funciones y obligaciones de ese profesional y lo que la legislación dispone sobre la actividad. En el presente trabajo se utilizó como base teórica las enseñanzas del profesor Matusalén Gonçalves Pimenta que trata de la responsabilidad civil del práctico. Por encontrar lagunas en la legislación sobre este asunto y divergencias en las decisiones de los tribunales, es importante tratar el tema de la Responsabilidad Civil y analizar la aplicación de la Teoría del Riesgo en los casos

de accidentes y daños al buque durante el ejercicio de la actividad del profesional práctico.

**Palabras clave:** Derecho Marítimo, practica, práctico, responsabilidad civil, Teoría del Riesgo.

---

## Introdução

O presente irá tratar dos limites da responsabilidade civil do prático diante de acidentes ao navio durante o exercício de suas atividades. Para se compreender melhor este assunto, primeiramente será analisado o surgimento da atividade da praticagem. Além disso, observar-se-á a sua evolução legislativa no ordenamento brasileiro comparado com outros países.

Posteriormente, faz-se necessário tratar mais especificamente da atividade de praticagem no território brasileiro. Quais as normas que regulamentam esse serviço, qualificações necessárias para o profissional da área realizar sua atividade no Brasil e os direitos e deveres do piloto prático frente a legislação brasileira.

Após, será examinada a matéria de Responsabilidade Civil, por meio de sua evolução histórica, seus conceitos e suas teorias. Primeiramente, será abordada a Teoria da Responsabilidade Civil Subjetiva, sua previsão legislativa e seus fundamentos. Em seguida, tratando-se da base do presente estudo, será discorrido sobre a Teoria da Responsabilidade Civil Objetiva, sua aplicação e previsão legal no Código Civil.

Por fim, será debatida a questão da responsabilidade civil do prático diante da legislação brasileira, sob o fundamento da Teoria do Risco. Será argumentado em quais casos seria dever do piloto prático responder civilmente pelos acidentes causados durante o exercício de suas atividades.

## 1. Praticagem

### 1.1. Histórico da praticagem e sua evolução legislativa

O desenvolvimento das aventuras marítimas surgiu como consequência do crescimento das civilizações costeiras. Uma vez que, buscou-se cada vez mais conquistar novas terras e ampliar o comércio. Sendo assim, com a evolução da atividade marítima, tornou-se necessário cada vez mais um

aperfeiçoamento deste ofício. Era necessário que se tivesse boas embarcações, bons portos e bons profissionais para que garantisse uma maior excelência nesta área.

As atividades marítimas são muito antigas, desenvolvidas pelas civilizações que utilizavam o mar como meio de sobrevivência. Muito utilizada na antiguidade pelos gregos e fenícios, o início das atividades de praticagem surge nesse contexto. Esta surgiu para garantir a segurança das embarcações que chegassem aos portos. O práctico aparece para prestar uma atividade de assessoramento ao comandante do navio em zonas consideravelmente críticas e que careciam de um auxílio para a realização das manobras náuticas.

O práctico ou piloto marítimo, como é conhecido internacionalmente, é um assessor do comandante da embarcação, para auxiliá-lo nas manobras de entrada ou saída dos portos e vias navegáveis, bem como nas manobras de atracação, desatracação, fundeio, entrada e saída de diques, etc., abrangendo todos os movimentos efetuados pelas embarcações no interior da zona de praticagem.<sup>3</sup>

Com o desenvolvimento crescente do mercado marítimo, surge a necessidade de se criar uma regulamentação para a atividade de praticagem. Buscando-se assim, a prevenção da ocorrência de sinistros, proteger os portos e regularizar o exercício da atividade propriamente dita.

As nações marítimas, a partir do século XIX, passaram a adotar a praticagem como atividade obrigatória nos portos, vez que essa prevenia a ocorrência de acidentes nos portos, acelerava o processo de chegada e saída dos navios e, conseqüentemente protegia os navios e os portos de possível ocorrência de sinistros.

Esses países por meio de normas regulamentadoras normatizavam essa profissão, impondo ao práctico deveres e obrigações. A mais disso, devido a importância que a atividade marítima possuía, tal profissional tornou-se de grande relevância neste contexto. Por isso, via-se cada vez mais a necessidade de que esses profissionais se especializassem na área.

Desta forma, cada país de acordo com sua necessidade foi criando seus regulamentos. Em seu brilhante estudo Eliane M. Octaviano Martins diz

Nos Estados Unidos foi aprovada, em 1789, lei que dava aos Estados o direito de regular o serviço de praticagem. Essa lei está em vigor até os dias de hoje.

---

<sup>3</sup> PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2007, p. 57

Em decorrência dessa permissiva legal, cada Estado americano regulamenta seu próprio serviço de praticagem.<sup>4</sup>

No Brasil, é a partir do Decreto de 12 de Junho de 1808 de D. João VI que se tem a criação normativa que regulamentou essa atividade. Observa-se, que a necessidade de se ter um profissional que prestasse serviços de assessoramento ao comandante do navio para que se evitassem acidentes com as embarcações, garantindo assim a segurança do tráfego aquaviário não era realidade apenas das nações europeias.<sup>5</sup>

O Brasil por ser um país com vasto território litorâneo possuía grande fluxo aquaviário, tanto de navios de comércio, quanto os de transporte. Sendo assim, fez-se de extrema importância que se tivesse um profissional responsável pela segurança desses navios e tripulantes que chegavam aos portos do litoral brasileiro.

O primeiro regulamento que tratava de requisitos como direitos, deveres, ingresso na profissão, e ainda, penalidades em caso de infrações no desempenhar da atividade foi decretado em 1863 por decisão do Imperador D. Pedro II.<sup>6</sup> Seus dois primeiros artigos diziam

Art. 1º A administração e direção do serviço da praticagem da barra e porto da Cidade de São João da Barra será incumbida a um prático-mor, sob a inspeção do Capitão do porto da Corte e província do Rio de Janeiro, e do Delegado deste naquela cidade.

Art. 2º Para o desempenho de tal serviço haverá: dois práticos, dos quais um servirá de prático-mor e outro de seu ajudante; um atalayador, doze remadores e um escrevente, que será o mesmo da delegacia.<sup>7</sup>

Em 1997, foi promulgada a Lei da Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei nº 9.357/97 – Lesta) que surge para garantir a segurança marítima no país. Em seu artigo 2º, inciso XV ela conceitua o prático como:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado.<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 4 ed. São Paulo: Editora Manole Ltda, 2013, p. 534

<sup>5</sup> PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2007, p. 59

<sup>6</sup> PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2007, p. 62

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 60

<sup>8</sup> BRASIL. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição

Além disso, seu capítulo III é todo referente ao serviço de praticagem. Merece destaque o artigo 12 deste capítulo que irá definir que a praticagem consiste do exercício de assessoramento do prático ao comandante do navio nas áreas com maior periculosidade e que necessite da ajuda de um profissional que conheça a área para garantir que a embarcação não sofra nenhum dano ao chegar ou sair da área portuária.

Deste modo, a atividade de praticagem foi sendo conceituada e regulamentada com o passar do tempo. Assim, deve-se observar o exercício desta atividade em conformidade com essas normas vigentes no Brasil. Dentre elas, destaca-se a Lesta, já mencionada acima, regulamentada pelo Decreto de nº 2.596/98 (RLesta), e ainda, a Portaria nº 28 do ano de 1998 (NORMAN – 12), que trata das Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem.

## 1.2 Praticagem no brasil

Como já esclarecido, o piloto prático surge para garantir a segurança das embarcações nas áreas de proximidade dos portos, visto que por possuírem características próprias dificultavam a navegação daqueles comandantes que não conhecem a região.

Primeiramente, o prático ou *pilot*, no idioma inglês, é aquele profissional aquaviário, geralmente com formação náutica, que, após rigoroso processo seletivo pela autoridade marítima competente, que no Brasil é efetuado pela Diretoria dos Portos e Costas (DPC), recebe uma licença para prestar serviços de praticagem em zona de praticagem, conforme determinação daquela autoridade marítima.<sup>9</sup>

O prático será o profissional aquaviário não tripulante que presta serviços de assessoramento ao comandante do navio nas zonas de praticagem. Para adquirir habilitação nesta categoria, o profissional deverá passar por algumas etapas de processo seletivo regulamentado pelo representante da autoridade marítima, o DPC.

A praticagem consiste na atividade pela qual um profissional devidamente habilitado embarca em um navio para prestar apoio ao Comandante durante a navegação em zonas críticas, entradas e saídas de portos, manobras de atracação e desatracação, fundear ou suspender. É a navegação que exige de quem dirige perfeito conhecimento, adquirido pela prática, de particularidades locais ou regimentais, que dificultam a livre e segura

---

nacional. Disponível em:< [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017

<sup>9</sup> GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez; CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. Limitação da Responsabilidade Civil do Prático. **Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**. São Paulo, vol. 1, n.5, p. 29, nov-dez. 2011

movimentação das embarcações, ao longo de trechos da costa, com barras, em portos, em lagos e em rios.<sup>10</sup>

No Brasil, o serviço de praticagem compreende em estabelecer o direcionamento ao comandante do navio, sendo esse serviço necessário devido às particularidades de cada zona de praticagem que dificultam o acesso livre e tranquilo dos navios à chegada dos portos. “*A zona de praticagem é a área geográfica delimitada pelo Ministério da Marinha onde se realizam os serviços de praticagem*”.<sup>11</sup>

Esses espaços marítimos são determinados a partir de constatada possível capacidade de ocorrência de sinistros e avarias, ou seja, ao ser verificado que naquelas áreas que se aproxima dos portos, um provável risco, determina-se desde já a obrigatoriedade da contratação desses profissionais para que se proteja a embarcação. Cada zona de praticagem, então, terá seus práticos determinados e estes serão capacitados para aquela região.

Busca-se com essa atividade a prevenção de riscos, maior otimização das atividades aquaviárias e garantia de segurança às embarcações. O artigo 12 da Lei nº 9.537/97 conceitua o serviço de praticagem:

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.<sup>12</sup>

Além disso, segundo essa mesma lei, será responsabilidade da autoridade marítima regulamentar o serviço de praticagem:

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima: II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;<sup>13</sup>

Segundo a legislação brasileira, quando a autoridade marítima estabelecer que determinado local consiste numa zona de praticagem, torna-se

---

<sup>10</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3 ed. atual. rev. ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 188

<sup>11</sup> *Ibden*, p. 189

<sup>12</sup> BRASIL. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017

<sup>13</sup> BRASIL. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017

obrigatória a contratação do serviço do prático. “*A atuação da Autoridade Marítima demanda a capacidade do exercício de um poder sancionador, que institui penalidades àqueles que descumprem o ordenamento legal e normativo previsto.*”<sup>14</sup> Sendo assim, os navios que estiverem passando em águas sob jurisdição brasileira, devem seguir tal legislação. Deste modo, não sendo uma faculdade a contratação do piloto prático, mas sim, uma obrigação.

A mais disso, da mesma forma que se tem a obrigatoriedade na contratação do serviço é necessário que essa atividade esteja disponível. Mais uma vez a Lesta vem regular essa questão, determinando que nas zonas que a praticagem é obrigatória esse serviço deve estar à disposição das embarcações que ali chegarem, não podendo o prático recusar-se a exercer tal serviço.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Art. 15. O prático não pode recuar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.<sup>15</sup>

A DPC, como representante da autoridade marítima, então, será a responsável por regulamentar a atividade de praticagem, determinar as zonas que são obrigatórias a utilização deste serviço e especificar qual embarcação necessita ou não desta atividade. Além disso, a fiscalização do exercício profissional será supervisionada pelo Conselho Nacional de Praticagem (Conapra).

A Normam 12, em sua sessão X, irá estabelecer as funções e atribuições do Conapra:

0250 – Conselho Nacional de Praticagem – Conapra

a) Quando determinado pelo DPC, atuará como:

- 1) Auxiliar no controle e na fiscalização do exercício profissional do Prático e na aplicação do Curso de Atualização de Práticos (ATPR);
- 2) Auxiliar no controle e fiscalização do exercício profissional das Entidades de praticagem;

---

<sup>14</sup> SILVA, Filipe Carvalho de Moraes Silva; SILVA, Francisco Carlos de Moraes. **Agenciamento Marítimo: Atribuições e Responsabilidades**. Vitória: Nocacom, 2015. p. 138

<sup>15</sup> BRASIL. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017

- 3) Auxiliar como assessor/moderador nos acordos regionais sobre fixação de preços de praticagem nas diversas ZP; e
- 4) Homologar as atalaias e as tripulações das Lanças de Prático e realizar as inspeções e laudos periciais para homologação do serviço da Lancha de Prático.<sup>16</sup>

A atividade de praticagem será exercida pelo prático devidamente habilitado, juntamente com a lancha e atalaia. O contrato firmado entre o prático e o armador será o de prestação de serviço, sendo estabelecido desde já a remuneração, formas de execução e condições do serviço a ser prestado. O serviço será contratado para que se prevenir de possíveis riscos.

No caso de ocorrência de algum dano ao navio no momento do exercício da atividade de praticagem, os tribunais têm entendido ser de responsabilidade do armador à reparação ao dano causado. Isso porque, a legislação brasileira não foi expressa quanto aos limites da responsabilidade civil do prático. Esta questão poderia ter sido sanada na Lei 9.537/97 na sessão que trata da praticagem, mas não o foi. Sendo assim, essa questão ainda gera muitas discussões no âmbito do direito marítimo.

## 2. Responsabilidade civil

### 2.1. Conceito

A responsabilidade é a obrigação de responder pelas consequências jurídicas de seus atos. Sérgio Cavalieri Filho em seus estudos diz que é importante, por mais que muitos autores não o façam, distinguir a responsabilidade da obrigação. Para ele, esta é um dever jurídico originário, já a responsabilidade torna-se um dever jurídico sucessivo decorrente da violação daquele primeiro.<sup>17</sup>

Sendo assim, conclui-se que a responsabilidade civil surge a partir da violação de um dever jurídico e essa violação poderá vir precedida por culpa ou não. Quando esta tiver como elemento a culpa como sua causadora, estará se falando na responsabilidade civil subjetiva ou, como conhecida também, teoria da culpa.

---

<sup>16</sup> BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria dos Portos e Costas. “**Normas da autoridade marítima para serviços de praticagem (Normam 12)**”. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <[https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12\\_0.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12_0.pdf)>. Acesso em: 20 de mai. de 2017

<sup>17</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 11 ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2014, p.14

Entretanto, há casos em que não se pode determinar a culpa do agente, ou seja, a responsabilidade não se esteia na ideia de culpa. Esta por sua vez, é chamada pela doutrina como responsabilidade civil objetiva. Estas duas modalidades de responsabilidade civil serão estudadas mais afundo mais à frente.

A obrigação poderá surgir de variadas fontes, esse dever se não for cumprido dará início ao surgimento de uma responsabilidade, ou seja, este dever só surge se o devedor não cumpre espontaneamente o primeiro.<sup>18</sup> A violação desta obrigação jurídica configura o ilícito, e este por sua vez normalmente gera um dano a alguém. Desta forma, seria correto dizer que a responsabilidade está intimamente ligada à um dever jurídico originário descumprido surgindo então uma obrigação derivada.

Sérgio Cavalieri Filho diz, “*A responsabilidade civil é um dever jurídico sucessivo que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário*”.<sup>19</sup> Por isso é correto afirmar que responsabilidade irá surgir a partir de uma conduta humana, que gerando a violação de um dever jurídico acarrete dano a outrem. Cria-se esse dever uma vez surge naquele que foi lesado a pretensão por uma reparação e para legitimar esse direito a responsabilidade é criada.

Em seu artigo 927, o Código Civil diz:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.<sup>20</sup>

Tem-se aqui um exemplo de responsabilidade civil, em que se impõe um dever geral a todos os membros da sociedade de não violar bens alheios, ou seja, o legislador determina neste artigo um dever de cuidado de caráter *erga omnes* e aquele que o infringir deverá repará-lo. Neste caso se ocorrer o dano haverá violação ao dever de não lesar outrem.

A responsabilidade civil extracontratual tem duas espécies importantes de responsabilidade de reparação dos danos e para o presente estudo é imprescindível diferenciá-las, trata-se da responsabilidade civil subjetiva e a responsabilidade civil objetiva. Desta forma, dependendo do fundamento

---

<sup>18</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. Vol.4. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 24

<sup>19</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 11 ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2014, p.15

<sup>20</sup> BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Código Civil brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017

que se dê à responsabilidade, a culpa poderá ou não ser considerada elemento da obrigação.

### 2.1. Responsabilidade civil subjetiva

A teoria subjetiva é adotada como regra geral pela doutrina e pelo Código Civil referente matéria de responsabilidade. Para esta teoria a responsabilidade se constitui na ideia de culpa, ou seja, a culpa do agente é pressuposto necessário para que se tenha o direito de indenização do dano. Carlos Roberto Gonçalves complementa: “*Nessa concepção, a responsabilidade do causador do dano somente se configura se agiu com dolo e culpa*”.<sup>21</sup>

Primitivamente a responsabilidade era objetiva, mas com o surgimento da ideia de que a culpa deveria existir para que se houvesse responsabilidade, tem-se um avanço aos meios de reparação deste dano, vez que se deixa de lado a ideia de vingança privada e passa a buscar-se o dever de reparar por meio da responsabilidade do agente decorrente de sua culpa.

Cristiano Chaves de Faria ensina que a classificação aplicada à Responsabilidade Civil Subjetiva é a tetra partida, que estabelece os pressupostos da responsabilidade civil como: ato ilícito, a culpa, dano e, por fim, nexos causal.

Para compreender ato ilícito, Cristiano Chaves de Farias em sua obra sobre responsabilidade civil irá primeiramente definir o que é ato ilícito para se chegar à melhor definição daquele. Para o autor, existem fatos que se concretizam em conformidade com o ordenamento jurídico e fatos que os violam, estes seriam os fatos lícitos e ilícitos, respectivamente.<sup>22</sup>

O ato ilícito não é uma espécie de ato jurídico. Sendo este caracterizado como a exteriorização consciente de vontade em conformidade ao ordenamento jurídico, observamos que o ato ilícito não apenas se coloca em rota de colisão com o ordenamento jurídico, como também não possui necessariamente a vontade humana como fato gerador, pois comumente o resultado do ilícito se dá contra a vontade do próprio agente, desde que a ele possa ser imputado. Isto é, a produção de efeitos do ilícito não emana do seu instituto, mas da responsabilidade em si, do nexos causal entre o dano e o fato em si (comportamento do agente).<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. Vol.4. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 48

<sup>22</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de; RESENVALD, Nelson; NETTO, Felipe Peixoto Braga. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 3. ed. rev. e atual. Salvador: Ed. JusPodvm, 2016, p. 154

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 154

Conclui-se, então, que ao cometer um ato ilícito aquele que o cometeu estará em confronto com o ordenamento jurídico. Além disso, um fator importante para que se concretize o ato ilícito além da antijuricidade do fato é a imputabilidade do agente, ou seja, aquele que o cometeu tinha capacidade de entender que seu comportamento era antijurídico. “*Isto é, o cerne da ilicitude se compõe dos elementos da antijuricidade e imputabilidade do agente*”.<sup>24</sup>

Além disso, é necessário observar outro pressuposto, este por sua vez, será o principal diferencial das teorias da responsabilidade civil em sentido estrito. A culpa será elemento necessário para que se caracterize a teoria clássica.

Nesta teoria, a culpa é pressuposto para a responsabilidade civil, ou seja, se não houvesse culpa, conseqüentemente não haveria responsabilidade. Para essa teoria a responsabilidade só se configura se aquele que causou o dano agiu com dolo ou culpa.<sup>25</sup>

Cristiano Chaves de Farias ainda irá dizer em seus ensinamentos que esta é “*elemento nuclear da responsabilidade civil e justificativa filosófica da teoria subjetiva*”.<sup>26</sup> Ademais, a culpa está intimamente ligada à responsabilidade uma vez que esta é condicionada por aquela.

Forma-se um consenso no sentido de compreender a culpa como o erro de conduta por omissão de diligência exigível no caso concreto, situação na qual o agente atua inadequadamente por descuido ou falta de habilidade, isto é, sem observar o dever de cuidado.<sup>27</sup>

Conclui-se então, que o ilícito indenizatório estará intimamente ligado ao comportamento culposo do agente, podendo ser comissivo ou omissivo, em que ocorra a violação de um dever jurídico de outrem e aquele que o praticou tem que ter capacidade de compreensão que seu comportamento é antijurídico.

O Código Civil de 2002 em seu art. 186 irá tratar do ato ilícito e da culpa:

---

<sup>24</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de; RESENVALD, Nelson; NETTO, Felipe Peixoto Braga. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 3. ed. rev. e atual. Salvador: Ed. JusPodvm, 2016, p. 203

<sup>25</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. Vol.4. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 48

<sup>26</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de; RESENVALD, Nelson; NETTO, Felipe Peixoto Braga. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 3. ed. rev. e atual. Salvador: Ed. JusPodvm, 2016, p. 190

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 193

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.<sup>28</sup>

Sendo assim, nesse contexto a culpa está sendo empregada em sentido amplo, *lato sensu*, abarcando também o dolo. A mais disso, vale lembrar-se de mais um importante pressuposto, o dano. Elemento essencial para que se tenha a caracterização da responsabilidade civil subjetiva.

Neste sentido, destaca Agostinho Alvim

Como regra geral, devemos ter presente que a inexistência de dano é óbice à pretensão de uma reparação, aliás sem objeto. Ainda mesmo que haja violação de um dever jurídico e que tenha existido culpa e até mesmo dolo por parte do infrator, nenhuma indenização será devida, uma vez que não se tenha verificado prejuízo.<sup>29</sup>

A grande discussão que se inicia em relação à matéria de responsabilidade civil é em que momento a esfera jurídica irá resguardar àquele que sofreu a lesão o direito de refletir o seu dano ao patrimônio daquele que o causou, sendo este culpado, autor do fato ou simplesmente o responsável de tal.<sup>30</sup>

O Código Civil não vai conceituar dano, aliás, o que temos é um sistema aberto em que optou-se por cláusulas gerais de reparação de danos.<sup>31</sup> Neste contexto, correto dizer que o dano é um fato jurídico *stricto sensu*, além disso, pode-se dizer também que este é um fato que pode ser gerado por conduta humana, mas principalmente é um fato da natureza.

Pode acontecer que o evento suporte fático do dano esteja ligado a um ato humano, intencional ou não, lícito ou ilícito. Todavia, isso não altera a natureza do fato jurídico dano, que continua sendo evento da natureza, mesmo quando provocado por ato humano. Afinal, este ato humano não é elemento necessário para a composição do suporte fático suficiente ao dano, quer dizer, não constitui um dado essencial à existência do fato, mas dele participa indireta ou acidentalmente.<sup>32</sup>

Sendo assim, pode-se concluir que o dano existirá a partir de fatos da natureza, independente de ter sido provocado por conduta humana. Nesta

---

<sup>28</sup> BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Código Civil brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017.

<sup>29</sup> ALVIM, Agostinho, **Da Inexecução das Obrigações**. São Paulo: Saraiva, 1980, p. 142

<sup>30</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de; RESENVALD, Nelson; NETTO, Felipe Peixoto Braga. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 3. ed. rev. e atual. Salvador: Ed. JusPodvm, 2016, p. 235

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 238

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 238

linha de pensamento, para que o ordenamento jurídico reconheça a responsabilidade do indivíduo de reparação pelo dano que cometeu ao lesado é necessário que se reconheça o prejuízo que tenha ocorrido, ou seja, aquele que sofreu um dano deve demonstrar que aquele ato violou um direito seu. *“Para alcançarmos um conceito estritamente jurídico de dano, devemos partir da noção de interesse. É necessário examinar se há interesse jurídico na reparação”*.<sup>33</sup>

Neste contexto, importante afastar a reparação de danos como um suposto direito subjetivo da vítima, pois a responsabilidade civil abarca todas as violações dos comportamentos subjetivos realizados pelas pessoas. Por fim, *“o critério de seleção de danos não será aquele dado estrutural do direito subjetivo. Mas também de outros interesses que o ordenamento leva em consideração sobre vários perfis”*.<sup>34</sup>

Temos como certo que o ponto nodal nesta questão é a definição de dano; tudo é uma questão de conceito. Doutrina e jurisprudência partem de uma noção aberta, de um conceito amplíssimo ao definirem o dano pelos seus efeitos ou consequências. Dizer que dano é prejuízo ou, no caso do dano moral, que é dor, vexame, sofrimento e humilhação significa conceituar o dano pelas suas consequências. Sem assentamento de premissas corretas, um ponto de partida firme, doutrina e jurisprudência não terão limites na criação de novos danos.<sup>35</sup>

Por fim, conclui-se que dano é violação a um bem ou interesse juridicamente tutelado, independente de qual seja sua natureza, patrimonial ou referente a integridade pessoal da vítima.

O último pressuposto a ser analisado será o nexo de causalidade, neste será observado se o agente deu causa ao resultado, vez que ninguém pode responder por algo que não fez, com muito mais razão não se deve analisar a culpa de alguém que não tenha dado causa ao dano.<sup>36</sup>

Sendo assim, é necessário que a conduta do agente tenha relação com o dano gerado. Isto porque, não haveria razão de se responsabilizar alguém a reparar um dano apenas por ter cometido uma conduta, sem que houvesse a

---

<sup>33</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de; RESEVALD, Nelson; NETTO, Felipe Peixoto Braga. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 3. ed. rev. e atual. Salvador: Ed. JusPodvm, 2016, p. 239

<sup>34</sup> *Ibidem*, p. 240

<sup>35</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 11 ed. rev. ampl. São Paulo: Atlas, 2014, p. 93

<sup>36</sup> *Ibidem*, p.62

configuração do dano propriamente dito. Deste modo, é necessário que a conduta do agente tenha como efeito o dano ao ofendido.

Para que se tenha o nexo causal, não basta apenas que o agente tenha cometido uma conduta ilícita. É preciso que o dano tenha ocorrido a partir de uma conduta ilícita do agente e que exista entre ambas uma relação de causa e efeito. Conclui-se, então, que o dano tenha ocorrido a partir de um ato ilícito e que o prejuízo da vítima seja resultante desse ato.<sup>37</sup>

Além da responsabilização por conduta culposa que resulte em dano, pode-se constatar também que há possibilidade de haver responsabilidade civil sem culpa, este será abordado no próximo tópico do presente. Mas que fique claro, que apesar de haver a possibilidade sem a presença do pressuposto culpa, isso não ocorre quanto ao nexo de causalidade, ou seja, não se pode ter responsabilidade civil sem nexo causal. Sendo este elemento indispensável tanto na responsabilidade civil subjetiva, quanto na objetiva.

Conclui-se, então, que para essa teoria subjetiva só haveria a reparação do dano se houvesse a comprovação de culpa, o que nem sempre é possível. Deste modo, surge a teoria da responsabilidade objetiva, que vem para garantir a responsabilização nas situações que não eram amparadas pela teoria subjetiva.

### 2.3. Responsabilidade civil objetiva e a teoria do risco

A responsabilidade objetiva, também é conhecida como teoria do risco, pois toda pessoa que exerce uma atividade, cria um risco de dano para terceiros. Esta teoria parte do pressuposto que a reparação do dano deve ocorrer independente do elemento culpa. A lei impõe, em determinadas situações, que o causador do dano repare aquele que foi lesado independente de culpa por parte daquele. O fundamento principal desta teoria é que todo dano é indenizável e deve ser reparado por aquele que se liga por um nexo de causalidade.<sup>38</sup>

A classificação corrente e tradicional, pois, denomina objetiva a responsabilidade que independe de culpa. Esta pode ou não existir, mas será sempre irrelevante para a configuração do dever de indenizar. Indispensável será a relação de causalidade entre a ação e o dano, uma vez que, mesmo no

---

<sup>37</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 11 ed. rev. ampl. São Paulo: Atlas, 2014, p.62

<sup>38</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. Vol.4. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 48

caso de responsabilidade objetiva, não se pode acusar quem não tenha dado causa ao evento.<sup>39</sup>

Sendo assim, para a responsabilidade objetiva basta que haja relação de causalidade entre a ação e o dano. Para a Teoria do Risco, aquele que exerce atividades de risco deve assumi-los e reparar possíveis danos que venham a ocorrer delas. Sendo assim, para essa teoria, surge para o lesado o direito de ter seu prejuízo ressarcido por aquele que o causou, independente deste ter agido com culpa ou não.

Apesar do Código Civil brasileiro regular a responsabilidade objetiva em casos especiais, como nos arts. 927, parágrafo único e 931, e ter sido sancionada em diversas leis esparsas, a responsabilidade objetiva não substitui a subjetiva, ficando limitada aos seus justos limites.<sup>40</sup>

Art. 927.(...)

Parágrafo único. 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.

Art. 931. Ressalvados outros casos previstos em lei especial, os empresários individuais e as empresas respondem independentemente de culpa pelos danos causados pelos produtos postos em circulação.<sup>41</sup>

Quando o parágrafo único em estudo estabelece que a atividade provoca risco por sua natureza, o legislador quis dizer que a atividade a ser desempenhada neste caso já tem intrínseco nela a natureza de risco. Neste sentido, mesmo que aquele que pratique a atividade de risco tomar todos os cuidados necessários, pode ser que mesmo assim o dano ocorra, uma vez que a natureza da atividade é de alto risco de ocorrência de dano.

Nesse sentido, RODOLFO PAMPLONA diz

Assim, a nova concepção que deve reger a matéria no Brasil é de que vige uma regra geral dual de responsabilidade civil, em que temos a responsabilidade subjetiva, regra geral inquestionável do sistema anterior, coexistindo com a responsabilidade objetiva, especialmente em função da atividade de risco desenvolvida pelo autor do dano.<sup>42</sup>

---

<sup>39</sup> Ibidem, p. 48

<sup>40</sup> Ibidem, p. 48

<sup>41</sup> BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Código Civil brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017

<sup>42</sup> GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil: responsabilidade civil**. Vol. 3. 11 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2013, p. 59

Sendo assim, enquanto que na responsabilidade subjetiva a culpa estava relacionada ao homem, ao pessoal, ao subjetivo; na teoria do risco, este é ligado às consequências do serviço, às complexas atividades desenvolvidas pelo indivíduo. O risco vai além do desejo íntimo da pessoa.

### 3. Responsabilidade civil do prático

Como posto anteriormente ao se falar sobre responsabilidade civil, é sabido que o Ordenamento Jurídico brasileiro adota a teoria clássica da responsabilidade civil como regra geral, ou seja, para que se tenha a responsabilização do indivíduo, é necessário que se tenha o elemento culpa.

Neste contexto, para determinar quais são os limites da responsabilidade civil do prático, será necessário primeiro compreender a relação jurídica desse profissional com o comandante do navio e, também, com o proprietário/armador. Para isso, será necessário definir cada personagem e determinar os limites de sua responsabilidade.

O comandante será aquele que detém o comando do navio, desempenhando funções de grande importância durante toda a viagem marítima. Pela multiplicidade e complexidade de suas funções, pode-se dizer que este possui o cargo de maior confiança a bordo do navio. Vez que, sendo maior autoridade do navio, exercerá funções de direito público e privado, fazendo valer a legislação, normas e regulamentos vigentes.

A legislação brasileira por meio da Lei nº 9.537/97 em seu artigo 2º, inciso IV define:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;<sup>43</sup>

Então, pode-se dizer que a responsabilidade do comandante do navio se destaca do resto da tripulação, vez que é figura principal do navio. Sendo assim, responderá pelos acidentes sofridos pelo navio e pela carga no

---

<sup>43</sup> BRASIL. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017

decorrer da jornada, uma vez que, é confiada a ele a responsabilidade de segurança daqueles.<sup>44</sup>

Por se tratar de figura máxima abordo do navio, o comandante responde em casos de acidentes que venham a ocorrer durante a navegação, já que o armador confiou a ele a responsabilidade sobre o navio e as mercadorias que ali estão. Neste contexto, os Tribunais Marítimos entendem aplicar, como regra geral, a responsabilidade civil subjetiva ao comandante, estabelecida em culpa no sentido *lato sensu*.

A exceção que existe é nos casos de danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, neste caso o comandante não poderia ser responsabilizado pelos prejuízos causados. Entretanto, é necessário que se comprove que o acidente não tenha decorrido de negligência ou imperícia do comandante, fato este de difícil comprovação pelas condições de trabalho dos comandantes, vez que se encontram isolados em suas expedições marítimas.

Portanto, a segurança da navegação é responsabilidade exclusiva do comandante, na esfera de ação de seu navio. Essa responsabilidade é intransferível, devendo o comandante assumir pessoalmente a direção do navio todas as vezes que este se encontrar em águas restritas ou em mar aberto, nas hipóteses de risco, perigo ou emergência.<sup>45</sup>

Sobre esse ponto, conclui-se que, se comprovado que o acidente decorreu de erro de navegação diretamente do comandante, este será responsabilizado civilmente pelos prejuízos. Em contrapartida, se o sinistro adveio de uma das excludentes de responsabilidade, aquele estará isento de responder pelos prejuízos decorridos.

Segundo entendimento da comunidade marítima internacional, o armador é quem tem o dever de indenizar em casos de sinistros, vez que estes são possíveis durante toda viagem marítima. O armador será aquele responsável por preparar a embarcação para empreender numa expedição marítima, ou seja, será aquele que permitirá que o navio esteja em condições de navegabilidade para finalidade comercial. Segundo Eliane M. Octaviano Martins,

Considera-se armador (owner) o empresário individual (pessoa física) ou sociedade empresária (pessoa jurídica) que procede a armação da embarcação de sua propriedade ou não e a explora comercialmente. Efetivamente, armador é a pessoa física ou jurídica que exerce a titularidade da função

---

<sup>44</sup> PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007, p. 111

<sup>45</sup> PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007, p. 113

náutica ou da empresa naval. O armador, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta o navio com fins comerciais, pondo-o ou não a navegar por sua conta. Armar um navio é aprestá-lo, colocando-o no estado de navegabilidade (seaworthiness e cargoworthiness).<sup>46</sup>

A Lei nº 9.537/97 em seu artigo 2º, inciso III diz:

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;<sup>47</sup>

Na esfera internacional é entendimento majoritário que é responsabilidade do armador ou proprietário do navio o ressarcimento de danos causados a terceiros. A legislação brasileira, por sua vez, não tratou com muita clareza quanto aos limites da responsabilidade deste.<sup>48</sup>

Isto posto, os tribunais vêm se movimentando em direção ao entendimento de que quando o armador e o proprietário forem a mesma pessoa cabe responsabilidade objetiva pelas avarias decorrentes da navegação, com base na Teoria do Risco. Contudo, no caso em que se afaste a figura do armador e do proprietário, a tendência dos tribunais é a de que recaia sobre o proprietário a responsabilidade civil subjetiva. Eliane M. Octaviano Martins em sua obra ensina,

Considerando o exercício da atividade empresarial, nas hipóteses de propriedade e armação assumidas pelo mesmo sujeito ou por parcerias, nas figuras clássicas de armador-proprietário (*ship-owner*), armador-gerente (*managing owner* ou *ship's husband*) e coarmação (*joint owner*), a tendência dos Tribunais no âmbito cível e administrativo é consagrar a responsabilidade objetiva ou teoria do risco profissional do armador, imputando-lhe responsabilidade independentemente de culpa. A *contrario sensu*, havendo distanciamento da figura do proprietário da situação jurídica do armador, ou seja, em sede de responsabilidade civil e administrativa, revela-se tendência de responsabilidade subjetiva dos proprietários de navios, salvo exceções legais.

Como falado anteriormente, a figura do prático surge para prestar assessoramento ao comandante do navio quanto este se aproxima do porto, ou melhor, quando se encontrar na zona de praticagem. A legislação

---

<sup>46</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 4 ed. São Paulo: Editora Manole Ltda, 2013, p.303

<sup>47</sup> BRASIL. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em:< [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017

<sup>48</sup> PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007, p.120

brasileira é clara ao determinar que é obrigatório o uso do profissional. “*A praticagem, conforme definida em lei, é atividade essencial de interesse público, não havendo qualquer possibilidade de sua não utilização por parte dos armadores, nem tampouco de sua não prestação por parte dos práticos.*”<sup>49</sup>

A mais disso, segundo a Lei 9.537/97 dispõe que o prático não pode se recusar à prestar o serviço. Isto posto, surge a discussão se o contrato entre o armador e o prático seria mesmo o de prestação de serviço.

Apesar de alguns doutrinadores não reconhecerem que a relação do serviço de praticagem se dá a partir de um contrato de prestação de serviço entre o armador e o prático, o presente estudo reconhece que sim. Vez que esse contrato se caracteriza por ser acordo bilateral, oneroso e de execução consecutiva. Além disso, esse contrato será firmado com a pessoa jurídica a qual o prático está associado.

Sanada essa questão, importante lembrar que o prático exercerá atividade de direção da navegação, assessoramento ao comandante do navio e este serviço é constituído pelo prático, lancha de prático e atalaia. Neste sentido, as atividades do prático começam no momento do embarque ou a partir do momento que a navegação está sendo conduzida sob os comandos do prático.

A questão que surge neste sentido é a de que caso ocorra algum acidente, algum abalroamento ou qualquer dano à embarcação, em qual proporção responderia civilmente o prático. Há quem entenda que o prático está isento de qualquer responsabilidade civil, sob os seguintes fundamentos: o comandante do navio não está obrigado a seguir as diretrizes do prático, podendo dispensá-lo a qualquer momento; os prejuízos causados em casos de acidentes de navegação são exorbitantes e desproporcional para que um prático ou uma comissão arque com o prejuízo; e por fim, o Ordenamento Jurídico Brasileiro adora como regra geral a Teoria da Responsabilidade Civil Subjetiva, respondendo dessa maneira os armadores dos navios.

Quando ao argumento de que o comandante pode se desfazer da assessoria do prático quando achar necessário, Carla Adriana Comitre Gibertoni diz em sua obra:

De qualquer forma, não estará isento o Capitão do seu dever de guarda e vigilância da embarcação sob o seu comando, ainda que presente o prático a bordo, podendo inclusive retirar do Prático a direção da manobra, se

---

<sup>49</sup> PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007, p. 124

convencido que o mesmo expõe o navio a riscos, fazendo manobras erradas ou perigosas.<sup>50</sup>

Está expresso em lei que a contratação do serviço do prático é obrigatória nas zonas de praticagem, justamente porque estas são áreas de risco e muitas vezes os comandantes não têm conhecimento dessas áreas, vez que cada porto possui suas zonas de praticagem e suas peculiaridades.

Ora, se esse profissional é contratado para exercer especificamente esta função, justamente por possuir maior destreza naquela área, espera-se nada mais que a exerça com excelência e profissionalismo. Sendo assim, seria de sua responsabilidade qualquer acidente que ocorresse ao navio neste período em que estivesse desenvolvendo suas atividades. É claro que se o comandante enxergar uma situação absurda em que o prático não encontrasse em condições de comandar a navegação naquela área ele deve intervir, pois do contrário estaria sendo omissivo diante desta situação. Mas seriam só em casos extraordinários que isso ocorreria, como por exemplo, se observasse que o prático encontrava-se embriagado.

Além disso, o segundo argumento utilizado para não atribuir ao prático a responsabilidade civil por algum acidente durante seu assessoramento é o de que o custo de um dano neste sentido seria muito desproporcional. Carla Adriana Comitre Gilbertoni defende que

Alguns países consideram o prático um simples trabalhador, isentando-os totalmente, outros lhe atribuem responsabilidade parcial e uns poucos não fazem qualquer distinção especial ou protetora. O dia-a-dia tem consagrado a isenção total posto que, reparos de navios, após abalroamento, encalhe ou colisão, sempre são calculados em montantes superiores a capacidade de pagamento de uma pessoa física ou empresa de praticagem.<sup>51</sup>

Acontece que, a praticagem é uma atividade de risco e como toda atividade de risco o profissional que a exerce deve responder dentro dos limites da sua responsabilidade. Além disso, o profissional que exerce atividade de risco recebe remuneração superior aos profissionais que não estão diariamente ligados a essas situações de risco, justamente por se tratar de uma atividade que requer maior atenção e experiência devido aos prejuízos causados caso ocorra algum acidente.

Tais pessoas auferem bônus proporcionalmente maiores, decorrentes de sua atividade e, portanto, devem assumir também um ônus maior do que os

---

<sup>50</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3 ed. atual. rev. ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 197

<sup>51</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3 ed. atual. rev. ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 198

demais, respondendo pelos danos causados independentemente da prova de sua culpa, na expressão latina: “ubi emolumentum, ibi ônus”.<sup>52</sup>

Sendo assim, o prático recebe sua remuneração pautada também nesta questão de ser o responsável por nortear o comando do navio na zona de praticagem para que chegue em segurança aos portos. É claro que não se está generalizando, para que em todos os casos os práticos respondam civilmente por danos nos navios, mas que estes respondam dentro dos limites de sua atuação, ou seja, não recaindo apenas sobre o armador a responsabilidade de reparar danos à terceiros.

Por fim, apesar do ordenamento jurídico brasileiro, em regra, utilizar a responsabilidade civil subjetiva para o caso em questão, o mais adequado é que se utilize a teoria objetiva por se tratar de uma atividade de risco, cabendo desta maneira a aplicação da Teoria do Risco.

Segundo a Teoria do Risco, aquele que exerce uma atividade que tem como essência ser de risco deverá responder por ela, mesmo que agido com toda diligência e prudência. “*O risco deve ser inerente à atividade e não resultar do específico comportamento do agente. Trata-se de uma potencialidade danosa intrínseca do que seja uma atividade organizada*”.<sup>53</sup>

Então, o risco é a probabilidade de dano ao navio durante a atividade da praticagem. Sendo assim, com base na Teoria do Risco, o prático tem o dever de assumir os riscos e reparar o dano decorrente de sua atividade, neste caso, dispensável juízo de valor quanto a culpa do prático.

A mais disso, cabe fazer uma análise comparativa do Brasil com países de *common law*, estes são países em que os tribunais adotam o entendimento que o prático é responsável pela direção do navio e pode ser responsabilizado caso ocorra algum dano decorrente de sua negligência.

(...) nos países de *civil law*, como o prático é somente um assessor do capitão (quem seguirá tomando todas as decisões sobre a navegação do navio), é difícil perceber uma grande responsabilidade civil por parte do prático pelos danos ocasionados a terceiros, especialmente porque o comandante exerce as gestões náutica e comercial do navio. Por outro lado, nos países de *common law*, o prático tem em suas mãos o controle da navegação do navio, assim não

---

<sup>52</sup> NICOLAU, Gustavo Rene. Responsabilidade Objetiva e a Teoria do Risco. **Cadernos de Direito: Responsabilidade Civil**. São Paulo, v. 9, n. 16/17, p. 105, jan.dez 2009

<sup>53</sup> GODOY, Cláudio Luiz Bueno de. **Código Civil Comentado**. PELUSO, Cezar (Coord.). 6. ed. São Paulo: Manole, 2012, p. 910

é impensável que o prático possa ser considerado responsável por danos causados pelo navio devido aos seus atos negligentes.<sup>54</sup>

O Canadá, por exemplo, por meio da Comissão Real de Praticagem afastou o prático como tripulante do navio, mas entende que a expressão “direção” deve ser interpretada literalmente, ou seja, o prático ao assumir a direção do navio está sob o comando do mesmo, não prestando apenas um serviço de assessoria ao comandante do navio, sendo possível desta maneira recair sobre este profissional a responsabilidade civil em caso de acidente com a embarcação.

Desta forma, a conclusão que se pode chegar é a de que no momento em que o prático exerce suas atividades, este possui a direção concreta do navio, ou seja, a questão a ser analisada é a de que assumir a direção do navio é uma questão fática, e não meramente de direito. Sendo assim, resta claro que recai também sob o prático a responsabilidade em caso de ocorrência de algum acidente durante a praticagem.

### **Considerações finais**

Apesar da atividade de praticagem não ser uma novidade, esta discussão é cada vez mais atual, vez que esta problemática é corrente no âmbito marítimo do Brasil e do mundo. Cabe salientar que a matéria de responsabilidade civil do prático reserva ainda muitas discussões. Pois tal assunto não se encontra ainda pacificado nos tribunais.

É certo que, os tribunais têm atualmente uma tendência ao entendimento de não responsabilização do prático nos casos de acidentes aquaviários e avarias nos navios. Entretanto, com o surgimento da ideia de responsabilizar o prático, sob o fundamento da responsabilidade civil pautada na teoria do risco, essa discussão vem ganhando espaço e destaque cada vez maior.

O presente trabalho buscou defender essa nova corrente que vem surgindo, no sentido do profissional piloto prático responder dentro dos limites da sua responsabilidade por desenvolver uma atividade de risco. Assim, diante de uma situação de dano ao navio durante o exercício da atividade de praticagem, aquele profissional responsável pelo comando do navio na zona de praticagem deveria ser responsabilizado.

---

<sup>54</sup> GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez; CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. Limitação da Responsabilidade Civil do Prático. **Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**. São Paulo, vol. 1, n.5, p. 31, nov-dez. 2011

## Referências

- ALVIM, Agostinho, **Da Inexecução das Obrigações**. São Paulo: Saraiva, 1980.
- BRASIL. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017.
- BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Código Civil brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 29 de abr. de 2017.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria dos Portos e Costas. “**Normas da autoridade marítima para serviços de praticagem (Normam 12)**”. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <[https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12\\_0.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12_0.pdf)>. Acesso em: 20 de mai. de 2017
- CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 11 ed. rev.ampl. São Paulo: Atlas S.A, 2014.
- FARIAS, Cristiano Chaves de; Rosenvald Nelson; NETTO, Felipe Peixoto Braga. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 3 ed. rev. atual. Salvador: JusPodivm, 2016.
- GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil: responsabilidade civil**. Vol. 3. 11 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2013
- GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3 ed. atual. rev. ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.
- GODOY, Cláudio Luiz Bueno de. **Código Civil Comentado**. PELUSO, Cezar (Coord.). 6. ed. São Paulo: Manole, 2012.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2014.
- GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez; CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. Limitação da Responsabilidade Civil do Prático. **Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**. São Paulo, vol. 1, n.5, p. 28 - 46, nov-dez. 2011

- MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 4 ed. São Paulo: Editora Manole Ltda, 2013.
- NICOLAU, Gustavo Rene. Responsabilidade Objetiva e a Teoria do Risco. **Cadernos de Direito: Responsabilidade Civil**. São Paulo, v. 9, n. 16/17, p. 93-110, jan.dez 2009.
- PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.
- SILVA, Filipe Carvalho de Moraes Silva; SILVA, Francisco Carlos de Moraes. **Agenciamento Marítimo: Atribuições e Responsabilidades**. Vitória: Nocacom, 2015.