



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ - UFC
FACULDADE DE DIREITO**

ANDRÉA SALES SANTIAGO

**OS LIMITES À RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO À
LUZ DO DIREITO BRASILEIRO E DO DIREITO COMPARADO**

**FORTALEZA - CEARÁ
2008**

ANDRÉA SALES SANTIAGO

**OS LIMITES À RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO À LUZ DO DIREITO
BRASILEIRO E DO DIREITO COMPARADO**

Monografia submetida à Coordenação do Curso de Graduação em Direito da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharela em Direito.

Orientadora: Prof^ª. Wagneriana Lima Temóteo

FORTALEZA - CEARÁ
2008

Santiago, Andréa Sales

Os limites à responsabilidade civil do prático à luz do direito brasileiro e do direito comparado / Andréa Sales Santiago.

69 f

Monografia (Graduação) – Universidade Federal do Ceará. Faculdade de Direito. Fortaleza, 2008.

Área de concentração: Direito Civil.

Orientadora: Wagneriana Lima Temóteo.

1. Responsabilidade Civil 2. Prático 3. Direito

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
Bacharelado em Direito

ANDRÉA SALES SANTIAGO

OS LIMITES À RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO À LUZ DO DIREITO
BRASILEIRO E DO DIREITO COMPARADO

Orientadora: Prof^{fa}. Wagneriana Lima Temóteo

Monografia apresentada e aprovada em: 20/11/2008.

À Coordenação de Atividades Complementares para registro e arquivo.

BANCA EXAMINADORA

AGRADECIMENTOS

A Deus, que sempre esteve comigo, dando grandes vitórias nas árduas lutas. Muitas vezes pensei que este momento nunca chegaria, queria recuar ou para, no entanto Ele estava sempre presente, fazendo da derrota uma vitória, da fraqueza uma força. Com a força Dele venci e cheguei até aqui, o fim de uma fase, mas o início de uma longa caminhada.

Aos meus pais, por todo o apoio e incentivo que me deram, por me ensinarem a viver com dignidade, trilhando os caminhos obscuros sem medo e com esperança e que sempre acreditaram no meu sucesso. As minhas vitórias devo a eles, por estarem marcadas pelo estímulo de seu amor.

Ao meu amado esposo, que com toda a sua coragem e determinação me ensinou que nunca há nada que não possa ser superado, que não existe sonho que não possa ser realizado e que me fez entender que nada é mais importante na vida do que lutar por aquilo que acreditamos.

Aos meus queridos amigos que sempre estendem suas mãos para me ajudar, nos mais diversos momentos. Que celebram comigo os momentos alegres e que nunca serão esquecidos, ainda que a vida nos leve pelos mais distintos caminhos.

Por fim, à minha professora e orientadora, por ter valorizado a produção desta monografia, dispensando-o uma invejável atenção, por ter me auxiliado em todas as vezes que precisei e, claro, por contribuir com sua notória competência para que este trabalho chegasse ao seu fim.

ABSTRACT

The sea is one of the principal means used for the practice of international trade. Navigating is an ancient science, but constantly improved and is of great importance for the economic development of our country. It has always been an activity of great risks. An accident at sea can reach the most diverse legal goods: human life, property, environment and so on. Thus, the main purpose of Maritime Authority: is to preserve the safety of navigation. From this comes the pilot, which advises the commander of the vessel, helping him on the maneuvers of entry and exit of ports and waterways, and on-stage maneuvers, unberthing, anchor and so on. As an important person for the safety of navigation, it is analyzed his position in relation to the ship's captain, the commercial operator of the vessel and others, establishing the limits of responsibility for events and accidents at sea.

Key words: Responsibility – Pilot - Navigation

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	09
2. NOÇÕES GERAIS DA RESPONSABILIDADE CIVIL	11
2.1. Origem Histórica	12
2.2. Conceito e Natureza Jurídica	13
2.3. ESPÉCIES	15
2.3.1. Responsabilidade Contratual e Extracontratual	15
2.3.1.1. Responsabilidade Contratual	16
2.3.1.2. Obrigação de Meio ou de Resultado	16
2.3.2. Pressupostos da Responsabilidade Contratual	17
2.3.2.1. Existência de Contrato	17
2.3.2.2. Descumprimento do Contrato	17
2.3.2.3. Dano e Nexo Causal	18
2.3.3. Cláusulas de Não Indenizar	18
2.3.3.1. Limitações à Cláusulas de Não Indenizar	19
2.3.4. Responsabilidade Subjetiva e Objetiva	22
2.4. ELEMENTOS ESSENCIAIS DA RESPONSABILIDADE EXTRA CONTRATUAL	
SUBJETIVA	23
2.4.1. Ação ou Omissão do Agente	23
2.4.2. Conduta culposa	23
2.4.3. Relação de Causalidade	24

3. O SERVIÇO DE PRATICAGEM E SUAS IMPLICAÇÕES	25
3.1. Lineamento Histórico	25
3.1.1. Questão terminológica	26
3.2. A Legislação da Praticagem ao Longo da História	27
3.3. Do Ingresso na Profissão	30
3.4. Formas de atuação do prático	32
4. RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA DO PRÁTICO	34
4.1. Os Deveres do Prático	36
4.2. Das Penalidades, da Defesa e do Recurso	38
4.3. Do Tribunal Marítimo	39
4.3.1. Do Procedimento Administrativo	40
4.3.2. Das Penalidades	42
5. RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO	43
5.1. Atividade e Responsabilidade do Comandante	44
5.2. Atividade e Responsabilidade do Armador:	49
5.2.1. Atividade da Armação:	49
5.2.2. Responsabilidade do Armador	50
5.3. Limites para a Responsabilidade Civil do Prático	52
5.3.1. Natureza Jurídica do Serviço de Praticagem e suas Implicações	54
5.3.2. A Responsabilidade Civil do Prático frente o terceiro prejudicado	56
5.3.3. Responsabilidade Civil perante o Armador	59

6. RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO NO DIREITO COMPARADO	61
6.1. Reino Unido	61
6.2. Canadá	62
6.3. Hong Kong	62
6.4. Austrália	62
6.5. Estados Unidos da América	63
6.6. França	64
7. CONCLUSÃO	65
8. REFERÊNCIAS	68

1. INTRODUÇÃO

Os serviços de praticagem são de fundamental e inestimável importância para o desenvolvimento e a segurança da navegação. Não se pode olvidar da grande significância que o transporte aquaviário representa para o comércio internacional, que em mais de noventa por cento das vezes depende da via marítima para o deslocamento das mercadorias.

Ademais, a navegação é uma ciência primitiva, ligada até mesmo à própria história da humanidade, produto das inúmeras civilizações que se lançaram ao mar, tendo sido este o meio utilizado pelos povos antigos para a busca de suas grandes conquistas.

Contudo, a navegação primitiva apresentava grandes riscos e correspondia a uma verdadeira aventura marítima. Não se conheciam técnicas apuradas de navegação e os “homens do mar” utilizavam seus sentimentos e intuições para desbravar o oceano. Não poucos foram os acidentes marítimos, e vastos são os registros de expedições que se lançaram ao mar e nunca mais retornaram.

Hoje, contudo, a atividade marítima adquiriu padrões de tecnicismo: os navios estão cada vez mais aperfeiçoados, os instrumentos de navegação mais tecnológicos e os investimentos financeiros no setor cada vez mais vultosos.

Tudo isso faz crescer a necessidade de segurança da navegação, com a adequada operação nos portos e terminais, bem como nas áreas navegáveis adjacentes. Daí surge o prático, que é um *expert* com formação profissional aprimorada e especial conhecimento das características e das condições peculiares de uma determinada região navegável.

Ademais, a própria relevância dos bens jurídicos envolvidos na prática da navegação justifica a atividade do prático, tendo em vista que eventual acidente no mar pode causar seriíssimos e, muitas vezes, irreparáveis danos ao meio ambiente, aos tripulantes, aos armadores e, inclusive, à economia.

É indubitável a importância teórica e prática da responsabilidade civil nas relações públicas ou privadas, a ponto de ser elevada ao patamar constitucional, influenciando todo o universo jurídico. Contudo, o tema da responsabilidade civil do prático, infelizmente, se encontra num rastro de obscuridade.

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), embora tenha sido muito bem elaborada no sentido de dar segurança à navegação e proteção ao meio ambiente, fez-se

lacunosa quanto à responsabilidade civil desse profissional que atua para alcançar os mesmos objetivos pretendidos por referida lei.

Assim, as discussões sobre o tema são bem calorosas e objeto de forte antagonismo de idéias, de forma que se busca, ao longo deste trabalho, responder às seguintes indagações: Qual seria a posição do Prático em relação ao Comandante do navio? Seria possível admitir-se a irresponsabilidade profissional do Prático em qualquer eventualidade e circunstância? Qual seria o limite de uma eventual responsabilidade do Prático?

A comunidade marítima internacional desde sempre defendeu a exoneração de responsabilidade civil dos práticos, com base no entendimento de que o dever de indenizar, por quaisquer danos causados por acidente da navegação, compete aos armadores ou afretadores, vez que o risco de sinistro é inerente à atividade de exploração do transporte aquaviário.

Considerando-se a orientação da referida comunidade, os principais países de tradição marítima trataram de legislar, no sentido de não responsabilizar civilmente seus práticos ou limitar a responsabilidade destes a um valor fixado por lei.

O Brasil, contudo, ao legislar sobre segurança da navegação permaneceu silente sobre esse aspecto, gerando grandes incertezas no meio jurídico e a necessidade de se discutir o tema.

Para se estudar ou tentar limitar a responsabilidade civil do prático no Brasil, é imprescindível que se analise todas as responsabilidades envolvidas quando da prestação do serviço da praticagem, quais sejam: a responsabilidade do comandante do navio e a do armador.

A segurança da navegação é responsabilidade exclusiva do comandante na esfera de ação de seu navio, sendo dever deste assumir diretamente a direção do navio em casos de risco, perigo ou emergência. Assim, se a causa determinante de um acidente for apurada como erro de navegação, o responsável pelo ocorrido será indubitavelmente o comandante do navio, podendo este ser exculpado em casos de restar comprovada uma das excludentes de responsabilidade. Contudo, em caso de ação indenizatória proposta por terceiro prejudicado, há dois legitimados para comporem o pólo passivo da demanda: o próprio comandante e o armador. Aquele por ter causado o dano, e este por ser empregador daquele e responder civilmente pelos danos que vier a causar no exercício do trabalho, conforme dispõe o artigo 932, III do Código Civil.

Quanto à responsabilidade do armador, este responde objetivamente pelos danos causados a terceiros pelo navio, uma vez que o risco é inerente à atividade que explora,

aplicando-se o dispositivo do Código Civil, no artigo 927, parágrafo único. Há quem defenda, contudo, uma limitação à responsabilidade do armador, a depender do tipo de contrato firmado com o prejudicado. Este, porém, não é a corrente mais aceita pelos doutrinadores e pela comunidade marítima internacional, embora em tempos pretéritos tenha sido o posicionamento dominante.

Por fim, pousa-se os olhos sobre a responsabilidade civil do prático, o cerne da pesquisa desenvolvida. A primeira tarefa a ser vencida é a de se desvendar a relação jurídica entre este profissional e o armador, quando da prestação do serviço de praticagem. Há quem defenda que é uma relação de simples contrato e quem adote o pensamento de que é uma relação jurídica híbrida, não se constituindo numa relação contratual perfeita, vez que não se fazem presentes alguns princípios inerentes a este tipo de relação bilateral. Penso que a razão está com aqueles que a caracterizam como híbrida, já que não se pode considerá-la pura pela ausência de liberdade de contratar e por não vigorar o princípio do equilíbrio entre as partes, posto que o serviço é prestado sob a autoridade hierárquica do comandante.

O tema da responsabilidade civil do prático passa necessariamente pela análise da responsabilização objetiva do armador em relação aos possíveis danos causados por erros de práticos; do risco inerente à atividade de navegação, suportada pelo armador; do direito de regresso do armador em face do prático que causar o dano.

Faz-se também o estudo do Direito Comparado quanto a esta matéria, tendo-se em vista que diversos países mundo afora disciplinam o tema com exatidão, optando por limitar a responsabilidade civil tanto do prático quanto do armador, guardando-se as devidas proporções.

2. NOÇÕES GERAIS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Preliminarmente, ressalta-se que o foco deste monografia é traçar os limites da responsabilidade civil do prático à luz da legislação brasileiro e do direito comparado. Para tanto serão expostas as idéias principais pertinentes ao tema da responsabilidade civil em nosso ordenamento jurídico, que servirão de lastro para se alcançar o objetivo final de se conhecer a responsabilidade do protagonista deste trabalho. Não se pretende, em hipótese alguma, esgotar o vasto tema da responsabilidade civil.

2.1. Origem Histórica

No início da história da humanidade, quando se tinha o direito primitivo, a ocorrência de dano era tratada de forma rígida, posto que imperava a vingança privada ou a autotela: o mal era pago com o próprio mal, sem a observância de qualquer proporcionalidade, conforme o desejo de vingança do ofendido. Aquele que sofria uma lesão corporal, por exemplo, poderia ver-se compensado com a morte do agressor.

A vingança privada, sem intervenção e regulamentação do Estado, acarretava verdadeiras atrocidades, fazendo surgir a necessidade de se estabelecer o mínimo de proporcionalidade na busca pela reparação do dano. E nesse sentido surgiu a tão criticada Lei de Talião, como uma tentativa de justiça que procurava banir, de uma vez por todas, os abusos perpetrados pelos ofendidos, estabelecendo um limite para a reparação, fixado até a extensão máxima do dano causado, com a máxima "Olho por olho, dente por dente" ou "quem com ferro fere, com ferro será ferido"

O legislador romano, espelhado nas legislações judaica e babilônica, positivou a ideia do "talião" na Lei das XII Tábuas: "*si membrum rupsit ni eo talio est*", ou seja, quem causa dano está sujeito ao talião.

Assim, a vingança continuaria privada, mas o Estado ditava quando e em que limites ela poderia ser exercida.

Com o tempo, o homem percebeu que a aplicação da Lei de Talião não trazia conforto, mas lançava na sociedade dois lesados: ofensor e ofendido.

Na procura de um sistema melhor, nasce a ideia da "composição", método que tirava do homem o direito de fazer justiça com as próprias mãos, abolindo, por vez, a vingança privada e consagrando a intervenção do Estado, que obrigava as partes a submeter o conflito aos árbitros, sendo estes responsáveis por levar os litigantes a um consenso.

Em síntese, a arbitragem foi concebida visando dois objetivos: conseguir o perdão do ofendido e a reparação justa do dano, sem ter que criar outro prejudicado.

Com estes avanços, surgiu então a noção de responsabilidade, tendo o Estado papel fundamental na repressão do dano, punição do ofensor, obrigando este à reparação. Foi quando surgiu também a indenização em pecúnia.

Um dos primeiros documentos com o condão de criar princípios reguladores da reparação do dano foi a "*Lex Aquilia*" e certamente, seus princípios serviram de lastro para que o direito posterior pudesse fazer existir no mundo jurídico o instituto da responsabilidade civil.

Na França, o pensamento dos romanos foi sendo aperfeiçoado, formando-se alguns princípios que passaram a exercer grande influência sobre o mundo. Entre esses: o direito à reparação sempre que houvesse culpa, separando-se a responsabilidade civil da penal; a existência de culpa contratual, nas hipóteses de negligência, imprudência e imperícia.

Com o Código Napoleônico aparece a distinção entre a culpa contratual e a delitual. E com a Revolução Industrial surgiram inúmeras teorias com o intuito de oferecer maior proteção às vítimas.

Os ordenamentos jurídicos da maior parte do mundo, durante muito tempo, sempre atrelaram o dever de indenizar à existência de culpa, o que vem mudando recentemente, eis que a noção de culpa vem sofrendo profunda modificação, em especial no que diz respeito à ampliação do seu conceito. A consequência mais relevante é que a culpa vem deixando de ser o centro das atenções em algumas hipóteses de indenização. Nesse diapasão está o pensamento de Sílvio Venosa:

A teoria da reparação de danos somente começou a ser perfeitamente compreendida quando os juristas equacionaram que o fundamento da responsabilidade civil situa-se na quebra do equilíbrio patrimonial provocado pelo dano. Nesse sentido, transferiu-se o enfoque da culpa, como fenômeno centralizador da indenização, para a noção de dano (VENOSA, 2005:28).

No direito moderno, com os avanços tecnológicos nas mais diferentes áreas da atividade humana, os conflitos também crescem e se diversificam, obrigando os tribunais a fazerem jurisprudência, na medida em que a lei não acompanha a velocidade das mudanças, nem tampouco o desejo, cada vez maior, de uma reparação justa para o dano. Cavalieri Filho já se manifestou sobre este assunto:

A responsabilidade civil conquistou inegável importância prática e teórica no Direito moderno. Não é mais possível ignorá-la. Outrora circunscrita ao campo dos interesses privados, hoje sua seara é das mais férteis, expandindo-se pelo direito público e privado, contratual e extracontratual, aéreo e terrestre, individual e coletivo, social e ambiental, nacional e internacional. Pode-se dizer que seus domínios são ampliados na mesma proporção em que se multiplicam os inventos, as descobertas e outras conquistas da atividade humana (CAVALIERI, 2004).

2.2. Conceito e natureza jurídica

Com o crescente registro de casos de danos nas sociedades modernas, os ordenamentos jurídicos têm se aprimorado no sentido de alargar, cada vez mais, os

direitos à indenização, numa tentativa de minimizar os casos de danos sem ressarcimento e, conseqüentemente, têm também procurado atualizar conceitos e determinar com clareza quando e como nasce o dever de indenizar, a fim de que este não se torne uma fonte para o enriquecimento ilícito.

Antônio Laért, apoiado em Savatier (2003), entende que “a obrigação que pode incumbir uma pessoa a reparar o prejuízo causado a outra, por fato próprio, ou por fato de pessoas e/ou coisas que dela dependam.”

Rui Stoco, citando Giorgio Giorgi (1999) conceitua responsabilidade civil como “a obrigação de reparar mediante indenização quase sempre pecuniária, o dano que o nosso fato ilícito causou a outrem.”

Cavaliere Filho elabora seu conceito de responsabilidade civil a partir da idéia de dever jurídico. Assim, se alguém viola um dever jurídico, comete ato ilícito, e, se esse ato trazer dano a outrem, nasce um novo dever jurídico, qual seja, o de reparar o dano. Este doutrinador faz referência, ainda, a dois tipos de deveres jurídicos, o primário e sucessivo, de forma que aquele, quando violado, dará azo a este.. Nesse diapasão, se alguém assina um contrato, passa a ter o dever jurídico de cumpri-lo (dever originário). Para aquele que não cumprir a obrigação assumida no contrato, nasce um novo dever jurídico (dever sucessivo), ou seja, o dever de indenizar. É a lição do jurista:

Em apertada síntese, responsabilidade civil é um dever jurídico que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário... Daí ser possível dizer que toda conduta humana que, violando dever jurídico originário, causa prejuízo a outrem é fonte geradora de responsabilidade civil (CAVALIERI, 2004: 24).

A palavra responsabilidade origina-se do vocábulo latino *respondere*, que tem o significado de se responsabilizar, assumir o pagamento do que se obrigou ou do ato que praticou. Ou seja, é o dever de reparar imposta a quem deu causa ao prejuízo.

A causa principal e geradora da responsabilidade civil é o restabelecimento do equilíbrio moral ou econômico decorrente do dano sofrido pela vítima. Daí decorre a obrigação de o causador do dano indenizar aquele que o sofreu.

Segundo Antônio Laért, recordando os ensinamentos de Francisco Amaral quanto a sua natureza jurídica:

“a responsabilidade civil é sanção indireta, de função preventiva e restauradora. Indireta, porque, na impossibilidade de se restabelecer a situação anterior ao evento lesivo, a lei determina a reparação do prejuízo causado. Preventiva, porque, como toda sanção, destina-se a garantir o respeito à lei, e restauradora no sentido de que, violado o preceito jurídico e configurado o dano, o infrator se obriga a indenizar o

lesado. É, portanto, e simultaneamente, uma sanção e uma garantia de ressarcimento. (2003).

Assim, a teoria da responsabilidade civil trata de, na hipótese de dano causado por violação de dever jurídico originário, apontar o responsável pela indenização do prejuízo, podendo ser este autor ou não do dano, conforme será demonstrado mais adiante.

2.3. ESPÉCIES

2.3.1. Responsabilidade Contratual e Extracontratual

O traço diferenciador utilizado pela doutrina para a conceituação dessas espécies de responsabilidade é a preexistência ou não do vínculo obrigacional, de forma que existindo referido vínculo e conseqüente inadimplemento, tem-se a responsabilidade contratual. Se o dever de indenizar nasce em virtude de lesão a direito subjetivo, sem que haja qualquer relação jurídica entre o ofensor e a vítima, tem-se a responsabilidade extracontratual, também conhecida como responsabilidade aquiliana.

Assim, o dever jurídico de indenizar pode nascer da lei ou da vontade das partes. A responsabilidade será contratual quando dois ou mais indivíduos criarem para si deveres jurídicos, através de contratos, ou, mais precisamente, negócios jurídicos, incluindo as manifestações unilaterais de vontade. E a responsabilidade será extracontratual quando a transgressão estiver ligada a um dever jurídico imposto por preceito geral do direito, ou pela própria lei.

Na responsabilidade contratual, a culpa é presumida e, dessa forma, cabe ao autor demonstrar apenas o descumprimento contratual. Ficando a cargo do devedor o *onus probandi* que terá que provar que não agiu com culpa ou que ocorreu alguma causa excludente do próprio nexo causal.

Essa dicotomia tem sido criticada pela doutrina monista, na medida em que suas diferenças não trazem conseqüências consideráveis para o cenário jurídico. Havendo violação de direito jurídico que produza dano, independentemente do aspecto contratual ou extracontratual, nascerá o dever de indenizar. Entretanto os ordenamentos jurídicos em geral, incluindo o brasileiro, têm adotado a corrente dualista.

O Código Civil brasileiro trata da responsabilidade contratual no seu artigo 389 e seguintes: "Não *cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais*

juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado."

A responsabilidade extracontratual ou aquiliana é disciplinada no mesmo código, na conjugação dos artigos 186 e 927: *"Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito"* e *"Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo"*.

Em razão da importância da Responsabilidade contratual para o estudo que se desenvolve nesta monografia, serão expostas considerações adicionais a esta modalidade linhas adiante.

2.3.1.1. Responsabilidade Contratual

Como já aduzido, a responsabilidade contratual surge por força de um acordo de vontade entre as partes, que criam direitos e obrigações, em que estas acabam por ser inadimplidas. A inexecução da obrigação, por sua vez, para que faça surgir a responsabilização, há de ser previsível e evitável.

Assim, trata-se, em linhas gerais, de uma infração a um dever específico criado pela vontade dos contraentes. E é exatamente sob esse aspecto que se diferencia da responsabilidade aquilina, eis que esta tem sua razão de ser frente a uma transgressão a preceito geral do Direito ou à própria lei.

2.3.1.2. Obrigação de Meio ou de Resultado

As obrigações assumidas em contrato podem tanto ser de meio quanto de resultado. Entende-se por obrigação de resultado aquela em que o devedor se obriga a atingir um resultado certo e determinado, sob pena de inadimplemento.

Nesse caso, a culpa é presumida, podendo ser, inclusive, objetiva, em certas hipóteses.

A doutrina é unânime em exemplificar esse tipo de responsabilidade com a obrigação dos transportadores, em que a cláusula de incolumidade está implícita em qualquer contrato de transporte e esta consiste na obrigação que assume o transportador de, por exemplo, conduzir o passageiro, sem qualquer dano, são e salvo, até o lugar do seu

destino.

A obrigação de meio, por sua vez, é aquela em que a obrigação assumida pelo devedor não é a garantia do resultado, mas sim o seu comprometimento em colocar sua melhor técnica, habilidade, perícia e prudência na perseguição do resultado esperado.

Nessa hipótese, o direito de reparação só nasce se o credor conseguir provar que o resultado almejado só não ocorreu em razão de dolo ou culpa do devedor.

Exemplo clássico dessa responsabilidade é a do advogado, que ao aceitar o patrocínio da causa, assume o dever de defender o cliente com a máxima diligência e técnica, não se responsabilizando, contudo, pelo sucesso ou insucesso da lide.

2.3.2. Pressupostos da Responsabilidade Contratual

2.3.2.1. Existência de Contrato

Por certo, não há que se falar em responsabilidade sem a existência de um contrato. Contudo, não basta que este exista, é preciso que seja descumprido, total ou parcialmente, para que faça nascer a obrigação de indenizar. O contrato há de ser válido entre o credor e o devedor, posto que se for nulo, não produzirá quaisquer efeitos, ou seja, não haverá obrigação para quaisquer das partes e, conseqüentemente, não poderá acarretar responsabilização por seu inadimplemento.

O contrato válido é norma convencional que define deveres e direitos assumidos pelos contratantes e que, pelo princípio da obrigatoriedade, vincula as partes tão logo seja celebrado.

2.3.2.2. Descumprimento do Contrato

O ilícito contratual ocorre através do inadimplemento que se caracteriza pelo descumprimento da obrigação ou pela mora, que se materializa no retardamento, tanto no dever de pagar, quanto no de receber.

Considerando-se a máxima de que o contrato faz lei entre as partes, tem-se que o seu cumprimento é um dever primário. Em caso de violação desse dever primário é que surge um novo dever, dito secundário, que é exatamente a responsabilidade contratual. É como ensina Aguiar Dias:

Se o contrato é uma fonte de obrigações, a sua inexecução também o é. Quando ocorre a inexecução, não é a obrigação contratual que movimenta o mundo da responsabilidade. O que se estabelece é uma obrigação nova, que se substitui à obrigação preexistente no todo ou em parte: a obrigação de reparar o prejuízo consequente à inexecução da obrigação assumida. Essa verdade se afirmará com mais vigor se observarmos que a primeira obrigação (contratual) tem origem na vontade comum das partes, ao passo que a obrigação que a substitui por efeito de inexecução, isto é, a obrigação de reparar o prejuízo, advém, muito ao contrário, contra a vontade do devedor: esse não quis a obrigação nova, estabelecida com a inexecução da obrigação que contratualmente consentira (Apud cavalieri,2004: 280 e 281).

2.3.2.3. Dano e Nexo Causal

O dano é fato constitutivo e determinado para fazer nascer o dever de indenizar. Embute a idéia central de prejuízo causado a um bem jurídico, podendo ser este patrimonial ou moral. É importante ressaltar que sem prejuízo não há obrigação de indenizar.

Ademais, não basta que o ato seja ilícito, posto que este nem sempre causa dano. Exemplificativamente, um motorista que avança um sinal comete ato ilícito e pode responder administrativamente pelo seu ato, mas se sua atitude não causar prejuízo a outrem, não poderá ser responsabilizado na esfera civil.

O artigo 403 do Código Civil traz regra específica de nexos causal para a responsabilidade contratual: *"Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual."*

Nesse diapasão, o dano deve ser consequência direta do descumprimento da obrigação, ou seja, há que haver uma relação causal necessariamente direta e imediata entre a inexecução da obrigação e o dano.

Conclui-se que o devedor será exonerado se ocorrer, por exemplo, fato superveniente imputável ao credor ou a terceiro, ou, ainda, decorrente de caso fortuito ou força maior, eis que o nexos causal restará interrompido.

2.3.3. Cláusulas de Não Indenizar

A cláusula de não indenizar diz respeito à esfera de interesse deste trabalho, razão pela qual será devidamente abordada neste ponto, ainda que não seja um pressuposto da responsabilidade contratual.

Entende-se por cláusula de não indenizar aquela que, por convenção entre as partes, afasta a indenização, ou seja, ainda que exista a responsabilidade decorrente de dano e o

consequente dever de indenizar, não se indeniza, exclusivamente por força de vontade das partes expressa no contrato.

Parte da doutrina faz referência a esta cláusula como “cláusula de irresponsabilidade”, o que é por certo criticável, eis que na verdade não se trata de hipótese de excludente de responsabilidade, uma vez que esta existe e é apta a gerar o dever de indenizar, não o fazendo por mera disposição expressa das partes.

Esse é também o entendimento do professor Sílvio Venosa:

Alguns autores distinguem a cláusula de não indenizar da cláusula de irresponsabilidade. A segunda exclui a responsabilidade, e a primeira afasta apenas a indenização. Em princípio, somente a lei pode excluir a responsabilidade em determinadas situações. No campo negocial, melhor que se denomine o fenômeno de cláusula de não indenizar. Essa cláusula não suprime a responsabilidade, mas suprime a indenização (Venosa, 2005: 68.).

Assim, a cláusula de não indenizar nada mais é que a convenção entre as partes contratantes no sentido de se declinar a responsabilidade contratual decorrente da inexecução ou da inadequada execução do contrato. Portanto, a esfera de atuação da cláusula é o contrato, na medida que depende rigorosamente da vontade expressa das partes, sob pena de nulidade.

Ressalta-se que se trata de vontade expressa das partes, não subistindo referida cláusula em caso de vontade presumida, como, por exemplo, em contratos de adesão.

Fala-se, também, em cláusula limitativa de responsabilidade, em que as partes limitam o valor que o devedor, agente do ilícito contratual, ressarcirá ao credor a título de perdas e danos.

Em que pese o Código Civil não ter disciplinado estas cláusulas, é pacífico entre os juristas que tanto a cláusula de não indenizar quanto a cláusula limitativa da responsabilidade são perfeitamente válidas, desde que respeitadas as limitações impostas pela lei, pela ordem pública e pelos bons costumes. Ainda, é condição indispensável que estas cláusulas respeitem a autonomia da vontade, uma vez que não se admite, em hipótese alguma, que resultem de vontades viciadas, por força de coação, por exemplo.

Colaciona-se a doutrina de Aguiar Dias sobre o tema:

(...) deve a cláusula de irresponsabilidade ser declarada válida, como contrapeso ao vulto excessivo que a vida moderna trouxe aos encargos da reparação do dano. É um fator de equilíbrio, corretor da descompensação produzida pela agravação dos riscos (Apud venosa, 2005: 69).

2.3.3.1. Limitações à Cláusulas de Não Indenizar

A primeira limitação que não deixa dúvida é a bilateralidade do assentimento, ou

seja, qualquer declaração unilateral de vontade no sentido de exonerar ou limitar a responsabilidade é plenamente ineficaz. Ou, ainda que se tenha uma bilateralidade de vontades, se se provar que houve vício de assentimento, não prevalece qualquer cláusula limitativa de indenização. Exsurge daí que a esfera de incidência da cláusula está limitada ao contrato, logo à responsabilidade contratual, uma vez que na responsabilidade extracontratual não há convenção entre as partes.

Assim, também será nula de pleno direito a cláusula aposta em contratos de adesão, para se proteger a parte hipossuficiente na relação contratual. É a lição de Sívio Rodrigues:

O primeiro requisito de sua validade é a bilateralidade do consentimento. Isto significa que não pode uma das partes fugir à responsabilidade pela mera declaração unilateral de vontade, sem a concordância da outra. Assim, é inteiramente ineficaz a declaração unilateral do hoteleiro, proclamando que não se responsabiliza pelos furtos das bagagens dos viajantes hospedados em seu hotel (Rodrigues, 2003: 181).

Uma outra limitação à cláusula de não indenizar decorre de preceito legal, de forma que onde a lei proibir, não há que se falar em exoneração, nem tampouco em limitação de responsabilidade. Exemplo clássico é a Lei das Estradas de Ferro - Decreto Legislativo nº 2.681/1912 - já declarava, no seu artigo 12, nula qualquer cláusula de diminuição de responsabilidade para o transporte de pessoas, admitindo, porém, a limitação de indenização para o transporte de mercadorias, desde que houvesse a concordância do contratante e a correspondente diminuição na tarifa:

A cláusula de não-garantia das mercadorias, bem como a prévia determinação do máximo de indenização a pagar, nos casos de perda ou avaria, não poderão ser estabelecidas pelas estradas de ferro senão de modo facultativo e correspondendo a uma diminuição de tarifa. Serão nulas quaisquer outras cláusulas diminuindo a responsabilidade das estradas de ferro estabelecida na presente lei.

Posicionamento semelhante adotou o Código Civil em relação ao transporte de pessoas, posto que em seu Art. 734 deixou explícita a ineficácia de cláusula exonerativa de responsabilidade: *"O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e às suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade"*.

O elemento essencial do contrato também é limite para a incidência da cláusula em exame, sob pena de desfiguração do próprio contrato. O contrato de compra e venda, por exemplo, estaria completamente mutilado, se exonerasse o vendedor da responsabilidade pela entrega da coisa vendida, na medida em que esse ato é elemento essencial da avença.

É claro o exemplo fornecido por Cavalieri Filho, citando Rodolfo de Camargo Mancuso, sobre a responsabilidade civil do banco em caso de subtração do conteúdo de cofre locado a particular:

(...) na verdade, o que a cláusula de exclusão de responsabilidade intenta fazer é transferir ao cliente a álea representada pela eventualidade futura e incerta de vir a ocorrer a violação e subtração do conteúdo do cofre locado. Não pode tal cláusula resistir à análise jurídica, visto que é justamente essa álea que o cliente intenta afastar quando loca o cofre: é por isso que ele paga a taxa remuneratória (Apud cavalieri, 2004: 510).

A cláusula de não indenizar, por certo, encontra também limitação na hipótese de dolo do estipulante, posto que se fosse admitida, estar-se-ia tutelando uma má-fé previamente acordada, ferindo, assim, a própria idéia de ordem pública.

No campo dos direitos do consumidor, as cláusulas exonerativas da responsabilidade também encontram limitações. Tal assertiva denota-se do artigo 51 do Código de Defesa do Consumidor:

São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que: I - impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou que impliquem renúncia ou disposição de direitos.

Nesse mesmo artigo, entretanto, o Código admite a limitação da responsabilidade indenizatória, em situações justificáveis, quando o consumidor for pessoa jurídica. Na hipótese de consumidor (pessoa natural), não se admite qualquer cláusula exonerativa do dever de indenizar.

Por fim, impende considerar que já se pretendeu disciplinar o assunto na Legislação Brasileira, com o Anteprojeto do Código de Obrigações de Caio Mário da Silva Pereira, no seu artigo 924, em perfeita consonância com a doutrina pacificada. Contudo, o Projeto de Código de Obrigações de 1965 excluiu do seu contexto a valiosa contribuição do jurista e, como já foi dito, o Código Civil calou-se, desperdiçando grande oportunidade para disciplinar o assunto. Eis os termos da sugestão de Caio Mário:

A cláusula de não indenizar somente prevalecerá se for bilateralmente ajustada, e não contrariar a lei expressa, a ordem pública e os bons costumes, e nem tiver por objeto eximir o agente dos efeitos do seu dolo" (Apud rodrigues, 2003: 182).

Pode-se afirmar, portanto, que as cláusulas exonerativas ou limitativas de responsabilidade são perfeitamente válidas, dès que operadas no âmbito das relações contratuais, e não esbarrem em quaisquer das limitações apontadas anteriormente.

2.3.4. Responsabilidade Subjetiva e Objetiva

Na responsabilidade subjetiva, as atenções voltam-se para a culpa do agente causador do dano, enquanto na responsabilidade objetiva, a atitude do agente não tem a menor relevância, vez que o dever de indenizar exsurge havendo tão-somente relação de causalidade entre o dano experimentado pela vítima e o ato praticado pelo autor do prejuízo, quer tenha este agido ou não de forma culposa.

Diz-se que a responsabilidade é subjetiva, pois o que está em exame é o comportamento do sujeito (Cf. CAIO MÁRIO DA SILVA PEREIRA, op. cit., p.23.), ou seja, se este ao ter causado o dano, o fez com base na culpa (negligência, imprudência ou imperícia) ou no dolo (intenção deliberada do agente em causar o dano).

Durante muitos anos, não se admitia a idéia de responsabilidade sem culpa, sendo esta, portanto, pressuposto essencial para a condenação do ofensor à reparação do dano, daí a máxima de que "*ninguém pode ser condenado sem culpa*".

Assim, era ônus da vítima provar a culpa do agente como condição indispensável para a sua responsabilização. Contudo, com o avanço da sociedade, percebeu-se que muitas vezes não era possível aos ofendidos desincubir-se de tal ônus, o que deixava um sem número de lesados sem qualquer tipo de indenização. Assim o magistério de Cavalieri Filho:

Foi no campo dos acidentes de trabalho que a noção de culpa, como fundamento da responsabilidade, revelou-se primeiramente insuficiente. Na medida em que a produção passou a ser mecanizada, aumentou vertiginosamente o número de acidentes não só em razão do despreparo dos operários mas, também, e principalmente, pelo empirismo das máquinas então utilizadas, expondo os trabalhadores a grandes riscos. O operário ficava desamparado diante da dificuldade - não raro, impossibilidade - de provar a culpa do patrão (Cavalieri, 2004).

Com base nisso, doutrinadores, juristas e tribunais criaram a teoria da responsabilidade objetiva, que passou por sucessivas fases de evolução. Inicialmente se optou por flexibilizar a prova da culpa. Mais adiante, passou-se a admitir, em alguns casos, a culpa presumida, com a inversão do ônus da prova. Nessa hipótese, o agente era presumidamente culpado até que provasse o contrário. Exemplo marcante é a Súmula n.º 341 do STF: "É presumida a culpa do patrão ou comitente pelo ato culposo do empregado ou preposto." Finalmente, após a produção de vasto material doutrinário, é que se formaram os contornos atuais da responsabilidade objetiva, que para a responsabilização do ofensor, em casos específicos, exige-se tão somente as provas do dano e do nexos causal, não cabendo qualquer discussão no âmbito da culpa.

Malgrado a teoria objetiva tenha tudo para se expandir ainda mais, a grande maioria dos autores defende a coexistência dentro de um mesmo sistema jurídico da responsabilidade subjetiva e objetiva. Em outras palavras, na maior parte dos casos há de prevalecer a teoria subjetiva como regra geral; nos casos previstos em lei e “quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”, deve ser aplicada a teoria objetiva.

2.4. ELEMENTOS ESSENCIAIS DA RESPONSABILIDADE EXTRACONTRATUAL SUBJETIVA

2.4.1. Ação ou Omissão do Agente

O artigo 927 do Código Civil preceitua que o dano causado por ato ilícito obriga à indenização. Contudo, como já citado ao longo deste trabalho, não basta simplesmente a prática de ato ilícito, mas é condição necessária que deste resulte prejuízo ao ofendido.

O artigo 186 do mesmo diploma legal, por sua vez, indica as possibilidades de cometimento do ato ilícito, quais sejam: por ação ou por omissão.

É certo que a forma mais comum de se cometer um ato ilícito é a ação, eis que normalmente a violação do dever de abstenção da prática de atos que causam danos a outrem ocorre por um ato comissivo. Contudo, ainda que menos comum, a omissão também pode caracterizar-se, por força de previsão legal, como ato ilícito, desde que tenha relevância jurídica.

Referida relevância é aferida analisando-se o agente do ilícito, posto que somente tem importância para o mundo jurídico aquela exercida por omissor responsável, ou seja, aquele que tinha o dever jurídico de agir e não o fez.

2.4.2. Conduta culposa

O elemento culpa, como já alinhavado linhas anteriores, é essencial para a responsabilização civil subjetiva do ofensor, eis que o ofendido só terá direito à indenização se demonstrar a culpabilidade do agente, sob pena de arcar sozinho com os prejuízos sofridos.

A culpa como pressuposto essencial da obrigação de indenizar é entendida no sentido amplo, de forma a abarcar toda sorte de comportamento contrário às normas e aos princípios jurídicos, independentemente da intenção do agente. Ou seja, a culpa “lato sensu” envolve o dolo e a culpa “stricto sensu”.

Diferentemente do Direito Penal em que a distinção entre dolo e culpa é primordial, na medida em que a regra é punir só o dolo e apenas em caráter excepcional a culpa, no Direito Civil a intenção e o grau de culpa do agente são absolutamente irrelevantes para a sua responsabilização, eis que a reparação é proporcional ao *dano* sofrido pelo lesado.

Esta é a dicção do artigo 403 do Código Civil: "Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto ou imediato”.

Embora haja casos especiais em que a lei exige dolo ou culpa grave para a devida responsabilização do agente, esta ainda é a exceção, razão pela qual se entende desnecessário fazer a distinção entre dolo e culpa.

2.4.3. Relação de Causalidade

A idéia da necessidade do nexos causal como pressuposto da responsabilidade civil subjetiva decorre dos artigos 186, 931 e 936 do Código Civil:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

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.

Art. 936. O dono, ou detentor, do animal ressarcirá o dano por este causado, se não provar culpa da vítima ou força maior.

Assim, se não ficar provado o nexos causal entre a conduta ilícita do agente e o dano sofrido pela vítima, não haverá direito à reparação. Esta é a lição de Cavalieri Filho: "Pode-se ainda afirmar que o nexos de causalidade é elemento indispensável em qualquer espécie de responsabilidade civil. Pode haver responsabilidade sem culpa, (...) mas não pode haver responsabilidade sem nexos causal" (Cavalieri, 2004: 66).

Na hipótese de causalidade múltipla, ou seja, quando várias condições e circunstâncias concorrem para um mesmo fato danoso, os juristas encontram dificuldade na busca do fato que verdadeiramente constituiu a causa do dano. Há várias teorias que se propõem a elucidar o problema, sendo que a adotada pelo Supremo Tribunal Federal é a da

Causa Direita e Imediata.

Na ótica dessa teoria, o nexó causal será rompido quando o credor ou o terceiro for autor da causa próxima e direta do novo dano, bem como quando a causa próxima for fato natural.

Portanto, para a Teoria da Causa Direta e Imediata, o dano deve estar necessariamente ligado de forma direta ao ato do indigitado responsável e esse liame não pode ser interrompido.

3. O SERVIÇO DE PRATICAGEM E SUAS IMPLICAÇÕES

3.1. Lineamento Histórico

O prático 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.

A atividade da praticagem é tão antiga quanto o comércio marítimo. No Código de Hamurabi já se tinha registro dela, nos famosos Rolos de Rhodes e Oleron e em algumas passagens bíblicas, já sendo largamente utilizada na Antiguidade pelos gregos e fenícios.

No Brasil, essa atividade é regulada pela Lei 9.537/97, de onde se pode extrair o conceito do serviço de praticagem: “ o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao comandante, requerido por força de peculiaridades locais, que dificultam a livre e segura movimentação da embarcação”.

Ocorre que o comandante, responsável pela condução de sua embarcação, tem formação profissional e larga experiência em cruzar os oceanos, muitas vezes durante dias, mas a navegação dita em águas abertas não apresenta os mesmos riscos e peculiaridades que aquela feita em zona portuária. Isso porque a zona de águas restritas é uma área mais próxima à terra, de profundidade mais rasa, com locais de manobras pré-definidas, de forma que as condições ambientais são capazes de gerar alterações consideráveis na embarcação, aumentando ainda mais os riscos. Assim, o comandante precisa de um especialista, com conhecimentos das peculiaridades locais, tais como marés, ventos reinantes, correntes, profundidade, perigos submersos e outros tais. Portanto, a presença do prático a bordo é

indispensável para a segurança do tráfego aquaviário, do patrimônio, das vidas, das instalações portuárias e do meio ambiente envolvidos.

Desde a implementação desse serviço no Brasil, com o Decreto de 12 de junho de 1808, baixado por D. João IV, que se tem esse escopo protetivo, in verbis:

Por quanto pela Carta Régia de vinte e oito de janeiro próximo passado fui servido permitir aos navios das potências aliadas, e amigas da Minha Coroa a livre entrada nos portos deste Continente; e sendo necessário, para que aqueles dos referidos navios, que demandaram o porto desta capital, não encontrem risco algum na sua entrada ou saída, que haja Pilotos Práticos desta Barra, capazes e com os suficientes conhecimentos, que possam merecer a confiança dos Comandantes, ou Mestres das embarcações, que entrarem, ou saírem deste porto: hei por bem crear o Lugar de Piloto Prático da Barra deste Porto do Rio de Janeiro, e ordenar que sejam admitidos a servir nesta qualidade os indivíduos, que tiverem as circunstâncias prescritas no Regimento, que baixa com este, assignado pelo Visconde d'Anadia, do meu Conselho de Estado, Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos; e que possam perceber pelo seu trabalho os emolumentos ahi decretados. O infante D. Pedro Carlos, meu muito amado, e prezado sobrinho, Almirante General da Marinha, o tenha assim entendido, e o faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em doze de junho de mil oitocentos e oito. Com a rubrica do PRÍNCIPE REGENTE N.S.”

3.1.1. Questão terminológica

Como aduzido, a primeira legislação brasileira que introduziu o serviço de praticagem em nossas zonas portuárias utiliza o termo “Piloto Prático” para qualificar o profissional em tela. Contudo, a Lei 9537/97, atualmente vigente, ao fazer referência ao *expert* em estudo, registrou o termo “prático”, como se depreende do seu artigo 2º: “Para os efeitos dessa Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: XV -Prático – aquaviário não tripulante que presta serviços de praticagem embarcado”.

Portanto, vê-se que a expressão utilizada no Decreto de 12 de junho de 1808 fazia referência aos conhecimentos adquiridos na prática pelos patrões mestres dos barcos e lanchas de pescar, bem como pelos patrões de escalares e saveiros, no que tange aos perigos e obstáculos de um determinado porto. Assim, fica claro que “prático” era adjetivo de “piloto”, sendo aquele apostado junto a este para indicar a forma de aquisição dos conhecimentos necessários à profissão. Impende registrar que naquela época esses profissionais não tinham conhecimento náutico teórico, mas apenas prático.

Entretanto, em 18 de março de 1863, por decisão do Imperador D. Pedro II, foi baixado, pelo então Capitão do porto da Corte, um regulamento para a praticagem de São João da Barra, na Província do Rio de Janeiro, do qual se destacam seus dois primeiros

artigos:

Art.1º. A administração e direção do serviço de praticagem da barra e porto da Cidade de São João da Barra será incumbida a um práctico-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 prácticos, dos quais um servirá de práctico-mor e outro de seu ajudante; um atalayador, doze remadores e um escrevente, que será o mesmo da delegacia.

Esse foi o primeiro regulamento substancial para a definição dos requisitos para o ingresso na profissão, dos direitos e deveres do pessoal da praticagem, bem como remuneração e penalidades aplicáveis em caso de infrações.

Contudo, desde então se tem o evidente equívoco da supressão do termo “piloto”, sendo utilizada tão somente a expressão “prático”. Ora, não se pode conceber que um adjetivo, no caso “prático” possa ser empregado sem a devida substantivação. É cair num vazio de significado, eis que qualquer leitor de língua portuguesa ao se deparar com a palavra “prático” imagina e espera um substantivo que lhe dê significado.

A comunidade marítima internacional não cometeu o mesmo erro, eis que mundo afora a expressão utilizada é “piloto”, a exemplo de Portugal; dos países de língua inglesa, com o termo “pilot”; da Itália, em que se fala “pilota”; e da França, com a palavra “pilote”.

Seria de bom alvitre, portanto, que a legislação brasileira fosse alterada neste ponto, dando uma nova nomenclatura para a profissão, nos moldes do já estabelecido internacionalmente.

Ademais, o serviço de pilotagem sofreu profundas alterações nas últimas décadas, não sendo mais exercida apenas com base prática. Hoje, os profissionais dessa área estão cada vez mais especializados, de forma que a melhor nomenclatura a ser adotada não é nem “prático”, nem “piloto-prático” e sim “piloto marítimo”. É como soa o entendimento da comunidade marítima internacional, ao reconhecer a IMPA (International Maritime Pilots Association), com sede em Londres, como organização não governamental, com *status* consultivo junto à IMO (International Maritime Organization).

3.2. A Legislação da Praticagem ao Longo da História

Como já foi alinhavado linhas atrás, as primeiras referências legais ao serviço de praticagem são encontradas no Código de Hamurabi, nas Leis de Rhodes e Oleron e em algumas passagens bíblicas.

Já no século XVI, pela primeira vez tornou-se oficial a formação de corporações de práticos, no reinado de Henrique VIII, regulamentando-se seu funcionamento no sentido de se ter normas homogêneas.

A França teve importante papel na evolução da legislação da praticagem, tendo as leis marítimas sido promulgadas pelas Ordenanças de Luis XIV em 1681, contendo uma sessão exclusiva com dezoito artigos para regulamentar o serviço de praticagem. Assim estatuiu o seu artigo primeiro:

Artigo 1º - Nos lugares onde pareça necessário estabelecer pilotos para conduzir os navios, na entrada e saída dos portos, no interior destes, nas enseadas e rios navegáveis, o seu número deverá ser regulamentado pelos oficiais do Almirantado, sob o conselho dos Intendentes do porto e dos mais eminentes comerciantes do lugar. (Tradução de Matusalém Gonçalves Pimenta em Responsabilidade Civil do Prático)

Os demais artigos dessa Lei determinavam os requisitos necessários para ser piloto, bem como os seus deveres e obrigações. Preconizavam, ainda, a proibição de escolha de navios, determinando a prestação do serviço de acordo com a ordem de chegadas das embarcações no porto.

No século XIX, o serviço de praticagem já era obrigatório em praticamente todas as nações marítimas do mundo, que buscavam afastar os incidentes de sinistros, protegendo suas zonas portuárias e agilizando o comércio marítimo.

Inclusive, em determinadas regiões, a exemplo de Portugal, firmou-se uma noção protetiva da navegação marítima tão arraigada a ponto de a legislação referente ao serviço de praticagem prever penalidade física aos pilotos que viessem a encalhar uma embarcação. Esse foi o caso da Lei de Marinha Portuguesa de 1815:

Art. 1, XVIII – Os pilotos da Barra, que por ignorância tiverem feito encalhar uma embarcação, serão condenados a açoites, e privados para sempre da pilotagem; e a respeito daquele que tiver maliciosamente lançado um navio sobre um banco, ou rochedo, ou costa, será punido de morte, e seu corpo amarrado a um mastro, levantado perto do lugar do naufrago.

Felizmente, a história dos práticos brasileiros não sofreu de referido rigor, tendo iniciado com o Decreto de D. João VI, como já dito, seguido pelo “Regimento para os Pilotos Práticos da Barra do porto desta cidade do Rio de Janeiro”, assinado por Visconde de Anadia:

Poderão ser admitidos a Pilotos Práticos da Barra do Rio de Janeiro todos os padrões dos escaleres, das lanchas de pescar, e outros quaisquer individuos naturais, e vassallos do Príncipe Regente N.S., ou outra qualquer pessoa estabelecida, ou naturalizada nesse continente, que mostrarem por um exame feito perante o Piloto

Mor, ou seu Ajudante terem os conhecimentos necessários para este lugar. Que se deverão pôr Editais para concorrerem os Patrões e Mestres dos barcos, e lanchas de pescar, e mais Patrões de escaleres, e de saveiros, que quiserem fazer o seu exame perante o Piloto Mor, ou o seu Ajudante, a fim que possa chegar a notícia de todos, e se proceda aos ordenados exames. Que os que ficarem aprovados no referido exame não poderão servir este emprego, sem que tenham uma Carta, que lhe será passada pela Intendência da Marinha com a declaração indispensável da sua aprovação; pagando o provido pela expedição desta Carta a título de emolumentos para o Oficial, que a lavrar, a quantia de 6.400 réis além de 4.800 ao Piloto Mor pela sua carta de exame. Que os Pilotos Práticos nomeados, antes de principiarem a exercer os seus empregos, deverão prestar juramento perante o Intendente da Marinha e com as solenidades de costume, de cumprirem sempre as suas obrigações com o acerto e inteligência, de que são capazes, e de não concorrerem, nem consentirem nos extravios dos Reais Direitos, prometendo de denunciarem todos aqueles, que chegarem ao seu conhecimento, às Autoridades respectivas. Que perceberão de cada navio, que meterem dentro da Barra, ou botarem fora, os seguintes emolumentos: 800 réis se for nau, 8.000 se fragata, 6.400 se navio mercante de três mastros, e 4.000 por cada uma das outras mais embarcações. A percepção dos referidos emolumentos se deverá efetuar tanto à entrada como à saída das embarcações, logo que recebam o Piloto. Que no caso, que os navios que demandarem esse Porto, tiverem tomado em qualquer distância das costas algum Prático, não ficarão, por esse motivo, isentos os seus respectivos Comandantes, ou Mestres, de pagarem os emolumentos arbitrados ao Piloto da Barra examinado, que depois quiserem meter ao seu bordo, satisfazendo além disto ao Prático em questão o que tiverem com ele ajustado, quando o tomarem. Que nos navios, que saírem, terão sempre a preferência, e escolha o Piloto Mor, seu Ajudante, ou Sota Piloto Mor, sobre os outros pilotos, e quanto aos que demandarem a Barra, será aquele que primeiro puder abordar o navio. Que o Ajudante do Piloto Mor perceberá além do vencimento de 320 réis diários, que d'antes recebia como Patrão de escaler, os emolumentos que lhe competirem no exercício da pilotagem, como Imediato ao Piloto Mor. Palácio do Rio de Janeiro em doze de Junho de mil oitocentos e oito.

Posteriormente, em 18 de março de 1863 foi criado o Regulamento para a Praticagem de São João da Barra, que sistematizou o serviço de praticagem, disciplinando sobre sua organização, direitos e deveres dos práticos, seus salários, relação legal entre o capitão e o prático, penalidade aplicáveis, etc. Assim estatuiu o seu artigo 28: “Os capitães ou Mestres devem satisfazer as requisições do Prático-Mor, tendentes à boa direção, perfeito desempenho da praticagem, e segurança dos navios; bem como ter safos prontos o ancorote, virador, âncoras e amarras.”

Importante introdução legislativa ocorreu no ano de 1940, com o Decreto 5.798, que instituiu as Corporações de Práticos, criando uma grande vantagem para esses profissionais: a percepção de um percentual da renda obtida com a prestação do serviço de praticagem. Assim se depreende dos seus artigos 507 e 555:

Art. 507. Os práticos, na praticagem coletiva, são reunidos em corporações; os serviços são mantidos com a renda auferida e o contrato com as embarcações é feito pelas corporações; as quais compete designar o prático para a realização do trabalho.
Art. 555. O pagamento do serviço de praticagem será feito de acordo com a tabela de taxas aprovadas pelo Ministério da Marinha

Já em 1959, com o presidente Juscelino Kubitschek, significativa conquista foi alcançada pelos protagonistas deste trabalho, eis que com o Decreto 47.300, foi criada uma Comissão Interministerial para estudar os serviços de praticagem, nos seguintes termos:

Art.1º. Fica organizada uma comissão constituída de representantes dos Ministérios da Justiça e Negócios Interiores, Marinha, Viação e Obras Públicas e Trabalho, Indústria e Comércio, designados pelos respectivos titulares, a fim de estudar a situação dos serviços de praticagem do país, sugerindo as medidas necessárias ao perfeito funcionamento desse serviço.

Referida comissão extinguiu as Corporações de Práticos, criando um sistema de autogestão, ainda mais benéfico para esses profissionais, uma vez que segundo esse novo regulamento, os práticos poderiam negociar livremente seus preços com os tomadores de serviço, através de um contrato de trabalho.

Contudo, não se tratava de uma deliberação ilimitada, haja vista que a Autoridade Marítima podia intervir a qualquer momento na contratação do serviço em caso de divergência entre as partes contratantes, nos moldes do artigo 5º e parágrafo primeiro do referido decreto:

Art.5º. Os Serviços de Praticagem são executados por práticos devidamente habilitados para a respectiva zona, mediante contrato de trabalho com as empresas de navegação, seus agentes ou representantes.

Parágrafo primeiro. Em caso de divergência entre as partes contratantes, estas poderão solicitar a interferência conciliatória do Capitão dos Portos, Delegado ou Agente.

A legislação atualmente vigente no Brasil pertinente ao serviço de praticagem, que será comentada no desenrolar deste trabalho, é a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), promulgada em 11 de dezembro de 1997, regulamentada pelo Decreto 2.596, que resultou nas Portarias Ministerial nº 67 e na nº 28 (NORMAN). Esta trata das normas da Autoridade Marítima para o serviço de praticagem.

3.3. Do Ingresso na Profissão

O processo de ingresso na profissão se dá através de um rigoroso concurso de provas e títulos elaborado pela Autoridade Marítima, mais especificamente pela Diretoria de Portos e Costas (DPC).

Como já dito ao longo deste trabalho, o prático tem papel fundamental na

preservação da segurança da navegação em zonas portuárias, devendo ser um profissional qualificado, um verdadeiro “expert”. Desta forma, aquele que pretende exercer a profissão, além de se sujeitar a um criterioso processo seletivo de provas e título ainda passa por um período de treinamento, como um estagiário, realizando as fainas da praticagem, acompanhado de um prático formado. Até então, o candidato ainda não é prático, mas apenas praticante de prático. Somente ao término desse período, após realização de novos exames, é que lhe é concedido o Certificado de Habilitação de Prático.

Ademais, os interessados em participar do processo seletivo à categoria de praticante de prático, deverão satisfazer os seguintes requisitos indispensáveis, conforme o item 0201 da NORMAN 12/2006:

- a) ser brasileiro (ambos os sexos), com idade mínima de 21 anos, completados até data estabelecida pela DPC e publicada no Edital do Processo Seletivo;
- b) possuir curso de graduação de nível superior;
- c) ser aquaviário da seção de convés ou máquinas de nível igual ou superior a 4 (quatro), ou Prático, ou Praticante de Prático; ou pertencer ao Grupo de Amadores, inclusive por correspondência com as categorias de amadores, conforme definido pela Autoridade Marítima, no mínimo na categoria de Mestre-Amador;
- d) não ser militar reformado por invalidez definitiva ou civil aposentado por invalidez permanente;
- e) estar em dia com o Serviço Militar, para candidatos do sexo masculino (artigo 2º da Lei nº 4.375/64 - Lei do Serviço Militar);
- f) estar quite com as obrigações eleitorais (artigo 14, parágrafo 1º inciso I da Constituição Federal);
- g) possuir registro no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF);
- h) possuir documento oficial de identificação com fotografia; e
- i) efetuar o pagamento da taxa de inscrição no Processo Seletivo.

O processo seletivo consiste em cinco etapas, a saber:

Primeira Etapa – Prova Escrita. Trata-se de uma prova de conhecimentos técnicos específicos do ramo das Ciências Náuticas, composta de questões tanto em português, quanto em inglês.

Segunda Etapa – Apresentação de exames de saúde, documentação e realização do teste de suficiência física. A avaliação do preparo físico do candidato é imprescindível, tendo-se em consideração a prestação do serviço de praticagem que requer um ótimo desempenho físico para subir aos navios na difícil escada quebra-peito, eis que o acesso à embarcação é feito em alto mar.

Terceira Etapa – Prova Prático-Oral.

Quarta Etapa – Prova de Títulos. Somente são considerados títulos aqueles que comprovem experiência profissional em Ciências Náuticas.

Quinta Etapa – Classificação Final. Concluídas as quatro etapas anteriores, os

candidatos aprovados serão classificados, de acordo com o número de vagas disponíveis.

Uma vez aprovado e classificado dentro do número de vagas estabelecido no Edital de abertura de inscrições, o candidato receberá um Certificado de Habilitação de Praticante de Prático, para dar início ao seu estágio de qualificação, que consta de um programa mínimo determinado pelo Capitão dos Portos, devendo ser realizado no período mínimo de doze meses e máximo de vinte e quatro meses.

Após o cumprimento deste programa mínimo, o estagiário se submeterá a um exame de habilitação para prático, realizado a bordo de embarcações, em diferentes dias, perante uma Banca Examinadora.

A aprovação neste último exame é que gera o direito ao recebimento do Certificado de Habilitação de Prático, emitidos pela Autoridade Marítima, assinado pelo Diretor de Portos e Costas.

Uma vez habilitados, os práticos iniciam sua carreira, optando por uma das formas legais de exercício da profissão.

3.4. Formas de atuação do prático

A prestação do serviço de praticagem deve ser desenvolvida, obrigatoriamente, através do complexo formado pelo Prático, Lancha do Prático e Atalaia. A Lancha do Prático é a embarcação homologada pelo Representante da Autoridade Marítima Regional utilizada para o transporte do prático e para as fainas de embarque e desembarque dos navios. Já a Atalaia é a estrutura administrativa e operacional que coordena os serviços de praticagem, homologada pelo Conselho Nacional de Praticagem, cuja missão é disponibilizar esse serviço de forma ininterrupta.

A organização do serviço de praticagem dá-se por região ou por estado, considerando-se as particularidades de cada local, a frequência média de navios, a localização dos portos e terminais e outros aspectos pertinentes à segurança da navegação e o critério adotado pela Autoridade Marítima.

O espaço geográfico, delimitado pela autoridade marítima, onde se prestam os serviços de praticagem é chamado de zona portuária (ZP), e os práticos são habilitados para o exercício de suas atividades na zona para a qual prestaram concurso e fizeram o estágio. Isso porque, como já dito repetidas vezes, esses profissionais precisam dominar o conhecimento das particulares locais de onde atuam, a fim de evitar acidentes. Não é possível, jamais, que

um prático habilitado em Santos, SP, por exemplo, substitua um colega no Rio de Janeiro, eis que se tratam de ZP's diferentes, cada qual com suas particularidades.

Assim, cada zona de praticagem possui uma lotação de práticos necessários para a prestação dos serviços de praticagem. Essa necessidade é arbitrada pela Autoridade Marítima, considerando a média histórica mensal de navios, dos últimos três anos, associada ao tempo gasto para a realização das manobras e o necessário para a manutenção da habilitação do prático. O cálculo para a determinação do número ideal de práticos em determinada ZP leva em consideração a conjugação do binômio fadiga/habilitação, de forma que não pode ser tão reduzido a ponto de causar extremo cansaço e stress a esses profissionais, nem superior ao limite máximo, a ponto de prejudicar a frequência necessária de manobras para a manutenção da habilitação necessária à atividade.

Os práticos, uma vez habilitados, podem exercer suas atividades atuando individualmente, reunidos em associações ou contratados por empresas, conforme preconiza o artigo 13 da Lei 9.537/97: “O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas”.

A maioria das praticagens do Brasil presta seus serviços através de sociedades empresariais mediante contrato de prestação de serviços com os representantes da Armação Nacional e Estrangeira.

Atualmente, as empresas de praticagem, quase na sua totalidade, têm contratos de prestação de serviço com o Sindicato da Armação Nacional, com os Sindicatos das Agências Marítimas Locais, com o Centro de Navegação Transatlântica, que negocia em nome dos armadores estrangeiros e com a PETROBRÁS.

Contudo, como visto, é facultado ao prático habilitado exercer a atividade de forma independente, desde que cumpra todas as exigências legais previstas para o exercício da profissão, devendo, ainda, dispor de Lancha do Prático e Atalaia, devidamente homologadas.

A lei prevê, ainda, a possibilidade de atuação como contratados de empresas, o que gera certo desconforto, eis que o legislador não deixou claro que tipo de empresa pode ter práticos contratados. Referida lacuna pode ser desastrosa para a segurança jurídica do serviço de praticagem, haja vista que um empresário qualquer, ainda que não seja prático, pode explorar o serviço de praticagem, colocando-se como um atravessador, conseqüentemente, elevando os custos.

Outro problema que se tem decorrente da possibilidade de contratação dos práticos por empresas de navegação é que esses profissionais passam a ser empregados destas

empresas, em evidente confronto com o espírito geral da Lei de Praticagem e demais legislação correlata. Ademais, ter-se um prático como empregado de um Armador constitui uma aberração que fere os princípios e os objetivos norteadores da segurança da navegação.

O entendimento consolidado da comunidade marítima é no sentido de que os práticos devem trabalhar de forma independente, não tendo qualquer vínculo de emprego com seus tomadores de serviço, por questões de segurança, eis que devem ser livres para avaliar as condições de realização da manobra, considerando a sua praticabilidade, para apontar e impedir uma manobra insegura.

4. RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA DO PRÁTICO

O serviço de praticagem é regulamentado pela Autoridade Marítima. Esta é também responsável pela segurança da navegação, de forma que a atividade da praticagem está inevitavelmente jungida à Administração Pública, nos moldes do estabelecido na Lei 9.537/97:

Art. 1º. A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, segue-se por esta Lei (...)

Art. 3º. Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou instalações de apoio.

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.

Tendo em vista o precípuo maior desta Lei regulamentadora do serviço de praticagem, que é a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação, a manutenção do tráfego aquaviário e a prevenção da poluição do meio ambiente, conclui-se que a atividade em comento é considerada de caráter essencial, sendo, portanto, de interesse público.

A própria lei também corrobora para esse entendimento, eis que estabelece mecanismos visando à manutenção permanente desse serviço, prevendo, para esse fim, até mesmo a punição do profissional que der causa a uma possível interrupção do serviço, conforme se depreende dos artigos a seguir:

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

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no caput deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I – estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem; II –

fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem; III – requisitar o serviço de práticos.

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

É exatamente essa necessidade de continuidade permanente do serviço de praticagem que o prende ao fato de ser do interesse público, uma vez que uma possível interrupção desta atividade pode ocasionar transtornos imensuráveis à economia e aos consumidores. O seguinte exemplo torna clara a dicção anterior: imagina-se se por uma paralisação ou recusa injustificável de um prático, um navio petroleiro deixar de atracar no terminal a que estava destinado, tal fato poderá ocasionar um prejuízo no abastecimento de combustível naquela região, o que pode acarretar uma alta nos preços, prejudicando os consumidores daquele local.

Os prejuízos não ficariam só por aí, eis que um navio parado, no fundeadouro do porto, paga altíssimas diárias por sua permanência, causando um enorme prejuízo também aos armadores.

A semelhança do serviço de praticagem com o serviço público é também evidente em seu caráter de essencialidade. A presença de um prático a bordo é compulsória, eis que a salvaguarda dos já mencionados bens jurídicos é prioridade do Estado. Um acidente no mar, em zona portuária, é capaz de causar prejuízos irreparáveis ao meio ambiente, às vidas envolvidas e à economia, razão pela qual garantir a segurança da navegação é preceito fundamental do Estado.

Embora a atividade de praticagem seja executada através de contratos privados, isto não tem o condão de afastar suas características de serviço público, eis que o prático atua mais como um representante do Estado, como um braço avançado da Marinha do Brasil, do que como um executor de um contrato particular. E isto é notório em caso de conflito de interesses entre o Armador e o Estado, de forma que sempre prevalecem os interesses deste, não cabendo ao prático optar por um ou por outro.

Esse confronto de interesses é comum no desempenho da atividade de praticagem, haja vista que de um lado o Armador deseja a execução da manobra de forma eficiente, rápida e menos custosa possível, enquanto de outro o Estado exige que esta seja feita com segurança, acima de tudo. Nesses casos, o prático assume o papel de gerenciador de riscos, devendo ponderar entre os direitos envolvidos e optar por aquele que assegure maior segurança possível à navegação, observando, também, os interesses econômicos do tomador do serviço.

É possível que esta seja uma das decisões mais complicadas a ser tomada pelo

prático, porque envolve relevantes interesses. Deixar de executar uma manobra por uma questão técnica mal avaliada, poderá causar enormes prejuízos a um Armador e a todo um segmento comercial ligado àquela atividade. Por outro lado, a opção por uma execução fora dos limites de segurança, poderá ter proporções infinitamente maiores, atingindo os bens jurídicos tutelados, quais sejam: as vidas humanas, as instalações portuárias, a manutenção do tráfego aquaviário, o meio ambiente, etc. Portanto, como bem enunciou Matusalém Gonçalves, “a manobra mais difícil de ser executada por um prático é aquela que não acontece, ou seja, é a árdua decisão de não manobrar”. (Pimenta, Responsabilidade Civil do Prático: 2007:84).

4.1. Os Deveres do Prático

Os deveres dos práticos estão disciplinados na NORMAN 12, do Diretor de Portos e Costas, com base na Lei 9.537/97, no seu dispositivo 0218, dos quais se destacam os seguintes itens:

Dos deveres dos Práticos: Ao Prático, no desempenho das suas funções, compete: (...) p) Executar as atividades do serviço de praticagem, mesmo quando em divergência com a empresa de navegação ou seu representante legal, devendo os questionamentos serem debatidos nos foros competentes, sem qualquer prejuízo para a continuidade do serviço. Divergências que contenham assuntos técnicos-operacionais referentes à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica terão como fórum a Autoridade Marítima; q) Manter a continuidade dos serviços permanentemente (...)

Vê-se que o objetivo desses itens é normatizar o artigo 15 da Lei nº 9.537/97, quando estatui que “o prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste”.

A coibição de recusas injustificadas contribui para o entendimento de que essa atividade de fato é essencial, com características de serviço público.

Além dos deveres específicos elencados nesse item, a NORMAN 12 estabelece vários outros, dos quais se destaca o contido no item 0120:

Constatação de risco inaceitável a manobra ou navegação: Caso o Prático, ao apresentar-se a bordo ao Comandante do navio que irá manobrar, constate que a execução da manobra ou navegação de praticagem pretendida, no interior da ZP, possa implicar em inaceitável risco a navegação, a vida humana ou ao meio ambiente, deverá comunicar o fato, imediatamente, ao CP/DL/AG, fundamentando suas observações para que esse possa avaliar e decidir pela realização ou não da manobra ou navegação. (...) Qualquer outra situação que venha ocorrer, diferente

daquela apresentada no parágrafo anterior, no tocante ao não atendimento a navio que tenha solicitado os serviços de praticagem, desde que o prático responsável pelo rodízio não tenha comunicado tal fato, tempestivamente, ao Capitão dos Portos, será considerado “RECUSA”, nos termos do disposto na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), devendo o CP/DL/AG abrir Inquérito Administrativo para apurar responsabilidades e fundamentar as penalidades cabíveis, se for o caso.

Depreende-se do texto normativo supra que o prático não pode deixar de prestar o serviço se esta for a decisão da Autoridade Marítima, o que, mais uma vez, corrobora com o que já dito, no sentido de ser o serviço de praticagem assemelhado ao serviço público, haja vista que a liberdade de contratar resta afastada em razão da decisão vinculativa daquela autoridade. Portanto, ainda que a execução do serviço implique risco inaceitável, se esta for a decisão da autoridade marítima, o prático deve prestá-lo, sob pena de responder a Inquérito Administrativo, com as penalidades previstas em lei.

Esse não é o entendimento da Organização Marítima Internacional, que editou a Resolução A.960, em dezembro de 2003, preconizando a liberdade e o direito do prático de se recusar a manobrar, quando constatar possibilidade de risco:

RECOMENDATION ON INTERNATIONAL PROCEDURES FOR MARITIME PILOTS OTHER THAN DEEP-SEA PILOTS ANNEX 2,8. Refusal of pilotage services – The pilot should have the right to refuse pilotage when the ship to be piloted poses a danger to the safety of navigation or to the environment. Any such refusal, together with the reason, should be immediately reported to the appropriated authority for action as appropriate.

RECOMENDAÇÕES SOBRE OS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PARA OS PRÁTICOS, EXCETUANDO-SE OS PRÁTICOS DE ALTO-MAR, ANEXO 2,8. O prático deve ter o direito de se recusar a manobrar, quando o navio a ser manobrado colocar em perigo a segurança da navegação ou do meio ambiente. Qualquer dessas recusas, juntamente com suas razões, devem ser imediatamente comunicadas à autoridade competente, para que sejam tomadas as medidas cabíveis. (Tradução livre da autora).

Portanto, é de se esperar que a norma brasileira seja modificada para se harmonizar com a resolução em comento.

Considerando-se a atual regulamentação pátria, parece razoável admitir-se que na hipótese de acidente em manobra realizada sob expressa determinação da Autoridade Marítima, em desacordo com a vontade do prático, este deve ser exonerado de qualquer responsabilidade.

Por fim, seria de bom alvitre que o Capitão dos Portos, o Delegado e o Agente da Autoridade Marítima usassem essa prerrogativa de decisão com cautela, ponderando a opinião do prático, em face da sua larga experiência como especialista na gestão de riscos, já que os vivencia diuturnamente.

4.2. Das Penalidades, da Defesa e do Recurso

As penalidades para os práticos estão previstas no Decreto 2.596 de 18 de maio de 1998, que regulamenta a Lei nº 9.537/97 (LESTA), conforme o artigo 25 do referido decreto:

Art. 25. São infrações imputáveis ao Prático: I - recusar-se à prestação do serviço de praticagem: Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses ou, em caso de reincidência, o cancelamento; II - deixar de cumprir as normas da autoridade marítima sobre o Serviço de Praticagem: Penalidade: suspensão do Certificado de habilitação até cento e vinte dias.

Já o artigo 30 da LESTA traz as circunstâncias agravantes:

Art. 30. São circunstâncias agravantes: I - reincidência; II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito; III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

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

A cópia do Auto de Infração é entregue ao autor do fato, começando a contar daí o prazo de quinze dias úteis para que este apresente sua defesa. Não o fazendo, será considerado revel.

Uma vez decorrido referido prazo, com ou sem apresentação de defesa, a Autoridade Marítima tem trinta dias para prolatar sua decisão, que deverá ser, obrigatoriamente, fundamentada.

Essa decisão, contudo, é plenamente recorrível, sendo o recurso sem efeito suspensivo. O prazo recursal é de cinco dias úteis, contados da data da respectiva notificação do penalizado e deve ser dirigido à autoridade marítima superior, que deve proferir sua decisão no prazo de trinta dias.

Já na hipótese de acidentes e fatos da navegação, definidos na Lei nº 2.180/54, estes serão apurados através de Inquérito Administrativo, instaurado pela Capitania dos Portos, sendo julgado no Tribunal Marítimo. Enquanto o Tribunal não proferir decisão, nenhuma penalidade pode ser aplicada, conforme preconiza o artigo 33 e parágrafo único da citada lei:

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal

Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

4.3. Do Tribunal Marítimo

O Tribunal Marítimo é um órgão autônomo e auxiliar do Poder Judiciário, com sede no Rio de Janeiro, mas jurisdição nacional para o julgamento dos acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre. Sua lei institucional é a 2.180/54. Encontra-se vinculado à Marinha do Brasil, através do Ministério da Defesa, tão somente no que tange aos recursos para o seu funcionamento.

É, portanto, um órgão do Poder Executivo, que tem autonomia limitada para julgar as causas previstas na Lei supracitada, sendo o único tribunal do gênero no Brasil.

Carla Gilbertoni bem falou sobre a origem histórica deste Tribunal:

O Tribunal Marítimo nasceu de uma idéia incorporada ao Decreto nº 20.829, de 1931, que reorganizou a Marinha Mercante. No dia 5 de julho de 1934, o Decreto nº 24.585 criou o Tribunal Marítimo Administrativo, que recebeu sua atual denominação em 1954 (Lei nº 2.180/54). O primeiro processo julgado pelo TM foi o do Vapor sueco CAROLINA, embora o primeiro acórdão publicado em seus Anuários de Jurisprudência seja referente ao encalhe e naufrágio do Iate Vênus (GILBERTONI, 2005:141).

Como o Tribunal é um órgão do Poder Executivo, não exerce atividade jurisdicional *stricto sensu*, de forma que seus acórdãos não possuem o caráter jurisdicional e como consequência direta, podem ser reexaminados pelo Poder Judiciário. Esse reexame dos julgados do Tribunal Marítimo está previsto na sua própria lei institucional, na dicção do seu artigo 18: “As decisões do Tribunal Marítimo, quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário”.

Portanto, o ato do Tribunal Marítimo julgar os acidentes e fatos da navegação é uma função anômala do Poder Executivo, eis que se trata de uma função distinta de suas atividades fins.

As decisões do TM não fazem coisa julgada, uma vez que não se trata de um ato judicial, mas apenas jurisdicional.

Por fim, é certo dizer que o Tribunal Marítimo tem jurisdição e competência para

julgar os acidentes e fatos da navegação, nos contornos dos artigos 10, de 12 a 15 e 17 da Lei 2.180/54, dos quais destacam-se tão somente os itens de interesse deste estudo:

Art . 10. O Tribunal Marítimo exercerá jurisdição sobre: (...) d) o pessoal da Marinha Mercante brasileira. (...)

Art. 12. O pessoal da Marinha Mercante considera-se constituído: (...) b) pelo pessoal da praticagem. (...)

Art . 13. Compete ao Tribunal Marítimo: I - julgar os acidentes e fatos da navegação; a) definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão; b) indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei; (...)

Art . 14. Consideram-se acidentes da navegação: a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento; b) avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Art . 15. Consideram-se fatos da navegação: a) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da tripulação; b) a alteração da rota; c) a má estimativa da carga, que sujeite a embarcação a risco de segurança da expedição; d) a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo; e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; f) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional. (...)

Art . 17. Na apuração da responsabilidade por fatos e acidentes da navegação, cabe ao Tribunal Marítimo investigar: a) se o capitão, o práctico, o oficial de quarto, outros membros da tripulação ou quaisquer outras pessoas foram os causadores por dolo ou culpa; (...)

4.3.1. Do Procedimento Administrativo

O procedimento administrativo adotado no Tribunal Marítimo está definido na Lei nº 2.180/54, e é composto das seguintes fases:

a) Inquérito

Havendo algum acidente ou fato da navegação que chegue ao conhecimento da Capitania dos Portos, esta tem o prazo de cinco dias para abrir inquérito, dando início ao procedimento administrativo. Em caso de omissão desse órgão, essa providência será determinada pelo Comandante da Marinha ou pelo Tribunal Marítimo, sendo a decisão deste último adotada por provocação da Procuradoria, dos interessados ou de qualquer dos juízes.

Os investigados têm o prazo de dez dias para apresentar defesa prévia.

Uma vez concluído o inquérito, presidido pela Capitania, esta o enviará ao Tribunal Marítimo para posterior julgamento.

Quando se tratar de acidente com embarcação brasileira em águas estrangeiras, a competência para instaurar o inquérito será da autoridade consular.

b) Instauração do processo no Tribunal Marítimo

O processo administrativo junto ao Tribunal marítimo pode ser de iniciativa pública ou privada. Por iniciativa pública, ocorre por representação da Procuradoria ou por decisão do próprio Tribunal. Já na hipótese de iniciativa privada, o seu início ocorre por representação da parte interessada, conforme preconiza o parágrafo primeiro do art. 41 da Lei nº 2.180/54.

A citação do acusado se dá com o recebimento da representação pelo relator, conforme a legislação institucional do TM, sob pena de nulidade pelo não-cumprimento das formalidades ali expressas.

c) Defesa do acusado

Ao acusado é assegurado desde o começo do processo o direito ao contraditório e à ampla defesa. O princípio do devido processo legal, portanto, deve ser, obrigatoriamente, observado pelo Tribunal.

A decorrência direta deste direito é a possibilidade de apresentação de defesa escrita, no prazo de quinze dias a partir da citação. Para essa defesa, contudo, faz-se imprescindível o patrocínio de um advogado com registro na Ordem dos Advogados do Brasil.

d) Instrução

É a fase de formação do convencimento dos juízes, com a devida elucidação dos fatos, o que pode ser alcançado mediante o depoimento do acusado, oitiva de testemunhas, juntada de documentos, apreciação das provas, possíveis inspeções, diligências e perícias técnicas.

Após a instrução, as partes devem apresentar alegações finais, no prazo de dez dias sucessivos para autor e acusado. Em seguida, os autos são conclusos ao relator para saneamento de qualquer eventual omissão legal ou processual, e determinação de diligências ou provas que julgar necessárias para a formação do seu livre convencimento.

O procedimento seguinte é a elaboração de um relatório e a inclusão do processo em pauta para julgamento.

e) Julgamento

Nesta última fase, o Tribunal profere sua decisão, que fica vinculada aos fatos constantes da representação ou da defesa, não podendo, portanto, alcançar fatos alheios ao objeto do processo.

Compõe-se das seguintes fases processuais, nos moldes do artigo 68 da sua lei instituidora:

Art . 68. O julgamento do processo obedecerá às seguintes normas: a) relatório; b)

sustentação das alegações finais, sucessivamente, pelas partes; c) conhecimento das preliminares suscitadas e dos agravos; d) discussão da matéria em julgamento; e) decisão, iniciando-se a votação pelo relator, e seguido este pelos demais juízes, a partir do mais moderno no cargo.

Proferido o julgamento, um relator é designado pelo presidente para redigir o acórdão. Na hipótese do voto do relator ser vencido, o juiz cujo voto tiver prevalecido é que redigirá o acórdão. Em caso de empate, o presidente exerce o voto de MINERVA. As decisões do Tribunal só poderão ser prolatadas com a presença de, pelo menos, metade mais um dos seus membros, e são tomadas por maioria dos votos.

Os acórdãos deverão conter, segundo o art. 74 da referida lei:

Art. 74. Em todos os casos de acidente ou fato da navegação, o acórdão conterá: a) a definição da natureza do acidente ou fato e as circunstâncias em que se verificou; b) a determinação das causas; c) a fixação das responsabilidades, a sanção e o fundamento desta; d) a indicação das medidas preventivas e de segurança da navegação, quando for o caso.

4.3.2. Das Penalidades

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

As penalidades aplicadas a este estudo estão contidas no artigo 121 da Lei nº 2.180/54:

- I - repreensão, medida educativa concernente à segurança da navegação ou ambas;
- II - suspensão de pessoal marítimo;
- III - interdição para o exercício de determinada função;
- IV - cancelamento da matrícula profissional e da carteira de amador;
- V - proibição ou suspensão do tráfego da embarcação;
- VI - cancelamento do registro de armador;
- VII - multa, cumulativamente ou não, com qualquer das penas anteriores.

A suspensão do pessoal marítimo, inclusive do prático, deve obedecer ao limite máximo de doze meses, bem como a interdição para o exercício da função, cujo prazo máximo é de cinco anos.

As hipóteses de aplicação das penalidades mais graves, que são o cancelamento da

matrícula profissional e a interdição para o exercício da função, são taxativas, quais sejam: quando o acidente ou fato da navegação ocorrer por dolo, embriaguez ou sob efeito de qualquer substância entorpecente. Aplica-se também o rigor dessas penalidades quando da prática de contrabando ou se, por qualquer omissão de assistência, houver perda de vidas.

Exemplificativamente, cita-se abaixo um julgado do Tribunal Marítimo, com condenação do prático por erro de manobra, sendo este apontado como responsável pelo acidente. Contudo, o encarregado do inquérito considerou que ao prático competiria determinar a posição dos rebocadores, com a anuência do comandante. Assim, responsabilizou pelo acidente o prático e o comandante do navio. Já a Procuradoria ofereceu representação somente contra o prático. Veja-se:

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 juizes 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 2.180/54 aplicando-lhe a pena 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. (Anuário de Jurisprudência do Tribunal Marítimo, volume XLIX, ano 1991, páginas 528 a 530)

Por fim, conclui-se que a responsabilidade administrativa do prático está jungida à Autoridade Marítima e ao Tribunal Marítimo, podendo o prático sofrer penalidades aplicadas por este ou por aquela Autoridade.

5. RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO

Historicamente sempre houve uma forte tendência mundial no sentido de se exonerar o prático na esfera da responsabilidade civil. A comunidade marítima internacional sempre defendeu o seu já consolidado entendimento no sentido de que o dever de indenizar, por quaisquer danos causados por acidentes e fatos da navegação, cabe aos armadores e afretadores, sob o argumento de que estes, ao explorar o negócio marítimo, entram em uma verdadeira “aventura marítima” e, portanto, assumem todos os riscos que decorrem desta atividade.

Inclusive, percebe-se que os próprios armadores aderiam, indiretamente, a este

posicionamento, uma vez que era comum, e ainda o é, a busca por cobertura de seguros, através dos famosos “Clubes de Proteção” (P e I – *Protection and Indemnity*) com a finalidade de fazer frente aos prejuízos causados por pessoal de bordo, incluindo o comandante, os tripulantes e até mesmo o práctico.

Foi no início do século XX que referido entendimento consagrou-se formalmente, com a edição de leis regulando a matéria, nos principais países de tradição marítima. A questão da responsabilidade civil do práctico, portanto, restou absolutamente pacificada, no sentido de não ser este responsabilizado, ou se o for, que seja uma responsabilidade tarifada, ou seja, de acordo com um valor previamente fixado por lei.

Assim, as várias demandas outrora existentes contra os prácticos, que tinham resultados jurisprudenciais díspares em virtude da especialidade da matéria, nem sempre conhecida pelos julgadores, tiveram seu fim.

Lamentavelmente, o Brasil, à exceção dos demais países de práticas marítimas, ainda não acordou para a necessidade de regulamentação legal desta matéria. A lei que pretendeu regular o serviço de praticagem permaneceu silente nesse aspecto.

Ocorre que o fato ganha relevância com as crescentes demandas indenizatórias contra prácticos em nosso país, por danos causados no exercício de suas funções. Essas ações têm aflorado em virtude do entendimento minoritário e, historicamente atrasado que tem lugar em razão da lacuna da lei.

Os defensores da responsabilidade civil do práctico no Brasil desprezam o entendimento sedimentado da comunidade marítima internacional e, na lacuna da lei brasileira, não se dão ao trabalho hermenêutico necessário à especificação da matéria.

Para se analisar ou tentar limitar a responsabilidade civil do práctico em nosso país, é imprescindível o estudo das demais responsabilidades envolvidas quando da prestação do serviço de praticagem, considerando-se a complexidade desses serviços e as diversas leis e regulamentos pertinentes. Em razão da sua importância, a primeira responsabilidade a ser estudada é a do comandante do navio.

5.1. Atividade e Responsabilidade do Comandante

A expressão “capitão” é genericamente usada para indicar a pessoa que exerce a função de comando a bordo de um navio sobre a tripulação e sobre a sua direção.

A figura do comandante existe desde os primórdios, sendo que na Antiguidade era

conhecido como “magister navis”, e sua atividade tinha contornos bem mais amplos que os de atualmente. Naquela época, o comandante além de ser um oficial náutico era também um agente comercial que cuidava não somente da parte técnica, mas também da área administrativa e comercial do navio.

Já na Idade Média, o comandante era sócio da empresa de navegação e sua figura confundia-se com a do proprietário do navio, assumindo todos os ônus inerentes a esta função.

Contudo, com o desenvolvimento marítimo e o surgimento do “Consulado do Mar”, operou-se à separação jurídica entre o proprietário do navio e o comandante, seu responsável técnico. Assim, não se fazia necessário que o “*Senyor de la nau*” (proprietário ou sócio da empresa) tivesse conhecimentos náuticos, eis que poderia contratar um *nocchiero*, homem de sua confiança com experiência náutica.

Com o crescente desenvolvimento do comércio marítimo, sendo realizadas viagens cada vez mais longas, aqueles que desejassem ser comandantes de navios deveriam ter conhecimentos mais especializados. Para tanto, começou-se a exigir uma série de requisitos para o cargo de comandante, tais como, exame técnico, conhecimento de cartas geográficas, de astronomia, de meteorologia e prática de navegação.

A partir da modernização dos navios e da complexidade das rotas marítimas, aumentavam-se ainda mais as exigências para referido posto, o que tornava a figura do comandante bastante respeitada e até mesmo temida, chegando os capitães inclusive a serem chamados de “*Masters Under God*”, ou seja, os únicos senhores de bordo abaixo de Deus.

Atualmente, exige-se dos comandantes um elevadíssimo conhecimento técnico, vasta experiência em navegação, normalmente acima de 10 anos e formação de nível superior em Ciências Náuticas.

Com todos esses conhecimentos e experiência, o comandante a bordo de seu navio exerce tanto funções de direito público, quanto de direito privado.

As funções de ordem pública são impostas ao comandante pela Lei 9.537/97, segundo a qual compete a este cumprir e fazer cumprir a legislação, as normas e os regulamentos vigentes, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificadas pelo Brasil; exercer o poder de polícia, para manter a ordem e garantir a segurança das pessoas, do navio e da carga transportada, podendo impor sanções, ordenar o desembarque e, até mesmo, a detenção de qualquer pessoa, em camarote ou alojamento, se necessário com algemas. Pode-se dizer que o comandante a bordo é uma espécie de juiz, de prefeito, de tabelião e de delegado, responsável pela gerência de sua “pequena cidade” que seria o navio. Sua

competência alcança ainda a lavratura de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, em viagem; a inventariança e a arrecadação dos bens dos falecidos; a realização de casamentos e a aprovação dos testamentos “*in extremis*”, nos termos da legislação específica.

Já as funções de direito privado são aquelas referentes à gestão comercial, administrativa e náutica. Na gestão comercial, compete ao comandante cumprir e fazer cumprir as obrigações contidas nos contratos de fretamento e de transporte, bem como zelar pela integridade das cargas e, ainda, manter o navio em perfeitas condições de navegabilidade, a fim de fazê-lo chegar seguro ao porto de destino.

Entende-se que o comandante é um preposto do armador, embora não haja nenhum documento expresso neste sentido, de forma que os atos praticados por aquele são reputados como se tivessem sido praticados por este. Além disso, o capitão deve também representar os donos das cargas sendo considerado verdadeiro depositário destas, estando obrigado à sua guarda, conservação e à sua pronta entrega, conforme preceitua o artigo 519 do Código Comercial.

Na gestão administrativa, o comandante é responsável pelo pessoal a bordo e pelo próprio navio. A ele cabe assegurar que o número mínimo de tripulantes determinado pela autoridade marítima seja observado, requerendo novos tripulantes quando verificar a necessidade de sua embarcação, bem como garantir a manutenção da ordem e da segurança dentro do navio, evitando situações de conflito, de acidentes de trabalho. Enfim, o comandante age como um gerente de um empreendimento, por exemplo. Quanto ao navio propriamente dito, é de responsabilidade do capitão a sua manutenção, determinando os necessários reparos, abastecimentos, deixando em perfeitas condições de navegabilidade, etc.

Como gestor náutico, o comandante cuida de todos os aspectos relativos à navegação, devendo zelar para que esta ocorra de forma a sempre preservar a integridade das pessoas, do navio, das cargas e do meio ambiente.

Percebe-se, portanto, em face das inúmeras atribuições do comandante, determinadas por lei, que a este é conferida uma responsabilidade extremada, dificilmente encontrada em outra categoria profissional. Ademais, os bens jurídicos envolvidos são de relevante natureza: a vida humana, o patrimônio do armador, o meio ambiente, dentre outros.

O comandante a bordo é a autoridade máxima da pequena cidade flutuante, de forma que sua responsabilidade é proporcional à sua autoridade. No dizer dos doutrinadores Haroldo dos Anjos e Caminha Gomes “a responsabilidade do comandante do navio é máxima, pois sua autoridade a bordo também é máxima” (ANJOS E GOMES, 1992:59).

Será analisada, neste trabalho, somente a sua responsabilidade como gestor

náutico, na medida em que se procura determinar o alvo correto para uma ação indenizatória em caso de acidentes e fatos da navegação.

Nesse sentido, tem-se a lição de Sampaio de Lacerda:

A responsabilidade do comandante do navio deve ser destacada da do resto da equipagem, por ser muito mais importante, principalmente: (...) porque o capitão responde por todos os acidentes sobrevindos ao navio e à carga durante a expedição, pois que é o chefe geral do navio, a ele tendo sido confiados, pelo armador, navio e carga (...) o capitão responde por todos os acidentes que se verificarem no navio ou na carga, a não ser que fique provado caso fortuito ou força maior, que não derivem de sua negligência ou imperícia, prova essa difícil de ser feita, tendo em vista as condições materiais de isolamento em que opera o capitão (LACERDA, 1949:94 e 95).

O comandante, “chefe geral do navio”, é responsável por todos os prejuízos que sobrevierem ao navio e à carga. Assim, a responsabilidade do comandante é total, isolada e indelegável, conforme a direção desde sempre estampada nos dispositivos pertinentes, ao longo da evolução normativa brasileira.

Nesse sentido, estatua o Regulamento Geral do Serviço de Praticagem, aprovado pelo Decreto nº 18.846/45: “O comandante tem como auxiliar da navegação o prático, que o aconselha sobre a derrota e a manobra; é, entretanto, o único responsável pelo governo do navio, sendo que sua autoridade nunca se sub-roga à do prático”.

O atual legislador acompanhou o mesmo entendimento, ao editar a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997):

Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: (...) Comandante (também denominado Mestre, Arraes 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. (...) Compete ao comandante: (...) II – Cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga.

Assim, é responsabilidade exclusiva do comandante a segurança da navegação na esfera do seu navio. Não há qualquer possibilidade de transferência dessa responsabilidade para terceiros, eis que compete ao capitão assumir pessoalmente a direção do navio em todas as hipóteses de risco, perigo ou emergência, quer em mar aberto, quer em águas restritas, ainda que o prático esteja a bordo. É o que se depreende do item 0401, inciso “6”, da NORMAN-13, que regulamenta a Lei nº 9.537/97:

Das atribuições do comandante: Ao comandante compete: (...) 6 – Assumir

pessoalmente a direção da embarcação sempre que necessário como: por ocasião de travessias perigosas, entrada e saída de portos, atracação e desatracação, fundear ou suspender, entrada e saída de diques, em temporais, cerração ou outra qualquer manobra da embarcação em casos de emergência.

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

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

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

Art. 1º. O proprietário de um navio de mar só é responsável até a concorrência do valor do navio, do frete e dos acessórios do navio: 1º) Pelas indenizações devidas a terceiros em virtude de prejuízos causados, em terra ou no mar, por fatos ou faltas do capitão, da tripulação, do prático ou de qualquer outra pessoa a serviço do navio.

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

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

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

ditames do artigo 944 do Código Civil: “Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, eqüitativamente, a indenização”.

5.2. Atividade e Responsabilidade do Armador

5.2.1. Atividade da Armação:

Armação é toda atividade economicamente organizada para a exploração de um navio. No jargão marítimo, significa o ato de armar o navio, ou seja, de provê-lo de todos os meios necessários para empreender uma expedição marítima. Em síntese, armar um navio é aprestá-lo, garantindo seu estado de navegabilidade com fins comerciais.

Segundo a doutrina de Theopilo de Azeredo Santos, citada por Eliane M. Octaviano Martins: “Objetivamente, por armação se entende a operação consistente em aprestar o navio para determinada expedição marítima; subjetivamente, em sentido que poderíamos dizer corporativo, armação significa a profissão do armador, a exploração comercial do navio (MARTINS, 2005:356)”.

Vê-se, portanto que há uma dicotomia de sentidos. Mas para o presente estudo, o sentido que interessa é o de que armação é a exploração comercial do navio, e armador é aquela pessoa que arma o navio, isto é, no sentido jurídico, que providencia o provimento de uma embarcação e também a explora comercialmente, seja em serviço de transporte, seja nos de pesca, ou nos de reboque etc.”(LACERDA, 1949:67). Mais resumidamente, “é a pessoa, física ou jurídica, que arma a embarcação, isto é, coloca-a nas condições necessárias para que possa ser empregada em sua finalidade comercial” (ANJOS E GOMES, 1992:65).

A exploração comercial do navio não se dá, necessariamente, pelo proprietário do navio propriamente dito, eis que pode se dar através de contratos de aluguel, arrendamento ou fretamento. Com isso, tem-se, pelo menos, sete categorias de armadores, a saber: armador-proprietário; armador-gerente; armador-locatário; armador-arrendatário; armador-afretador; armador-Estado; armador-virtual.

Armador-proprietário é aquele que é dono de uma embarcação e que a registra no Tribunal Marítimo, mas que também a explora comercialmente.

Armador-gerente é aquele que estabelece uma parceria, espécie de sociedade, com o dono da embarcação, assumindo a sua responsabilidade pela armação.

Armador-locatário é delegatário do proprietário do navio, que não desejando

explorá-lo, transfere-lhe tal tarefa. O navio, portanto, permanece sob a responsabilidade do proprietário-locador, respondendo este por perdas e danos, cabendo-lhe, contudo, o direito de regresso contra o locatário.

Armador-arrendatário é a pessoa física ou jurídica que arrenda a embarcação, por tempo determinado, de uma pessoa jurídica, através de um contrato de *leasing*, podendo ao final do prazo acordado, optar pela aquisição do navio, ao preço residual, pela devolução desse ou pela renovação do contrato.

Armador-afretador é aquele que toma a embarcação de um terceiro, mediante o pagamento de um valor estipulado, o frete, para explorá-la comercialmente.

Armador-Estador é quando o próprio Estado explora diretamente a atividade mercantil de navios, recebendo, contudo, o mesmo tratamento dado aos navios da armação privada.

Armador-virtual é aquele conhecido no meio marítimo pela sigla NVOCC (*Non Vessel Operating Common Carrier*). É o transportador comum não proprietário do navio. É prática reiterada nas empresas de navegação operar-se com uma frota fixa e uma eventual de navios afretados, para complementar a frota ou para suprir uma necessidade momentânea. Já os NVOCC não possuem qualquer navio, sendo toda a sua frota constituída de navios afretados, por isso a nomenclatura de armador-virtual.

5.2.2. Responsabilidade do Armador

A atual legislação brasileira outra vez foi omissa no assunto referente à responsabilidade civil em casos de acidentes e fatos da navegação. Encontra-se na lei a definição da figura do armador, mas não se falou sobre a abrangência de sua responsabilidade. Assim, estatui o artigo 2º, III, da Lei nº 9.537/97: “Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: (...) Armador – pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresenta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta.”

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

Ainda, é entendimento consolidado internacionalmente que a responsabilidade por

danos causados a terceiros pelo navio é do proprietário, armador ou afretador, dependendo do contrato existente entre eles.

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

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

Mesmo quando não existia qualquer outra modalidade de seguro, os armadores, enfrentando os riscos da navegação marítima e conhecendo as suas dimensões, reuniram-se para criar uma instituição que os resguardasse, fazendo surgir, daí, o seguro marítimo, no século VI d.C.

Há que se considerar, ainda, que se a atividade desenvolvida pelos armadores é eminentemente de risco e mesmo assim estes a explora, assumindo os seus riscos, tem-se, inevitavelmente, a incidência da Teoria da Responsabilidade Objetiva ou Teoria do Risco. Destarte, uma vez provados os danos e o nexo de causalidade, o terceiro deverá ser indenizado pelo armador, independentemente de qualquer aferição de culpa, salvo as excludentes de responsabilidade.

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

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

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

Assim, o armador primeiro responde à ação, sem pretender aferir qualquer culpabilidade do agente, satisfazendo o pleito do ofendido, para só então, em ação regressiva,

tentar rever do comandante, aí sim mediante avaliação de sua culpa, aquilo que de indenização pagou ao demandante.

Essa é a doutrina de Eliane M. Octaviano Martins: “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, 2005:367).

5.3. Limites para a Responsabilidade Civil do Prático

Inicialmente, para se estabelecer os limites da responsabilidade civil do prático é imperioso que se faça uma acurada análise da relação jurídica que existe entre esse profissional e o tomador de seus serviços, o armador. No Brasil, a prestação do serviço de praticagem ocorre com a celebração de um contrato entre as associações de praticagens e as empresas de navegação ou seu representante legal. Contudo, embora formalmente esteja se falando de um contrato, é preciso considerar que, na verdade, não se trata de um puro e simples contrato, mas sim de um instituto de natureza híbrida, conforme se verá.

Esse é também o posicionamento da doutrinadora Carla Gilbertoni:

Os serviços de praticagem são executados por práticos, mediante acordo de prestação de serviços de praticagem entre a associação ou comissão de práticos e as empresas de navegação ou seus representantes legais, estabelecendo a forma de execução, remuneração e condições do serviço prestado. Não 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 (GILBERTONI, 2005:138).

Não se pode dizer que se tem uma perfeita relação contratual, haja vista que faltam nesse acordo de prestação de serviços vários requisitos inerentes ao instituto do contrato. Sabe-se que a existência de uma relação contratual pressupõe necessariamente a liberdade de contratar, o que não acontece em hipótese alguma com os serviços de praticagem que, conforme definido por lei, é um serviço essencial, indispensável para a atividade de navegação em águas restritas. Não se vislumbra qualquer possibilidade de dispensa do prático a bordo, ou seja, nem o armador tem a opção de não tomar os seus serviços, nem aquele tem a opção de se negar a prestá-lo. Aliás, como já dito neste trabalho, a recusa do prático é considerada uma falta grave e enseja a sua responsabilização na esfera administrativa, podendo ter seu certificado de habilitação suspenso ou até mesmo cancelado. Inclusive, a essencialidade desse serviço é tanta que chega a se assemelhar a serviço de natureza pública.

Portanto, o acordo de prestação de serviço de praticagem não decorre da vontade das partes, que neste caso não têm qualquer competência para transigir, mas sim de dispositivo mandamental de lei.

Bastaria isto para descaracterizar a figura do contrato puro e simples na relação jurídica em comento. Mas as peculiaridades que fogem à regra dos requisitos contratuais continuam e se fala, neste momento, da ausência de possibilidade de escolha do conteúdo do comentado contrato. Um contrato simples é fortemente marcado pela discricionariedade das partes em estabelecer os seus parâmetros, o seu conteúdo. Mas no caso do acordo firmado entre o práctico e o armador, estes não podem escolher as suas cláusulas, eis que a lei especial e os regulamentos pertinentes é que balizam toda a sua matéria. O serviço de praticagem tem que ser executado rigorosamente em conformidade com os dispositivos legais e deve constar, obrigatoriamente, no corpo do acordo uma cláusula pética para esse fim. Exemplificativamente, o acordo firmado entre a Praticagem do Rio de Janeiro e o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado do Rio de Janeiro:

Cláusula 2º: o presente acordo está subordinado aos dispositivos legais e regulamentos que regem os serviços de praticagem, em especial à Lei nº 9.537/97 (LESTA), ao Decreto nº 2.595/98 (RLESTA), à NORMAN-12 – Norma da Autoridade Marítima para o serviço de praticagem – e às Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (NPCP).

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

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

Assim, há consenso internacional no que tange à autoridade do comandante sobre todas as pessoas de bordo, sendo esta autoridade expressa na maioria dos ordenamentos jurídicos, inclusive no brasileiro: Art. 9º. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade

do comandante.” (Lei 9.537/97).

Portanto, por todos os motivos expostos, é possível concluir que a relação jurídica existente entre o prático e o armador não é puramente contratual, eis que, sucintamente, não há liberdade de contratar, a escolha do conteúdo é fortemente mitigada pela lei e também não vigora o princípio do equilíbrio entre as partes, posto que o serviço é executado sob a autoridade hierárquica do comandante. Assim, essa relação é híbrida, haja vista que tem a forma de contrato, elementos de um acordo e execução assemelhada a uma relação de trabalho, uma vez que o serviço é prestado sob subordinação.

5.3.1. Natureza Jurídica do Serviço de Praticagem e suas Implicações

É imperioso considerar e não esquecer que o prático é um assessor do comandante na navegação em águas restritas, com a função de indicar a rota que o navio deve seguir até a atracação no porto. A definição da natureza jurídica desse serviço está expressa em lei: “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” (Art. 12 da Lei nº 9.537/97).

Portanto, o prático é um assessor ou um auxiliar técnico do comandante para as manobras de aproximação do porto.

Em razão do mero assessoramento, por expressa previsão legal, o prático ao se apresentar a bordo submete-se à autoridade do comandante e não assume o comando do navio, posto que esta atribuição é responsabilidade indelegável do comandante. Logo, em caso de acidente ou fato da navegação, a presença deste *expert* a bordo não é causa excludente da responsabilidade do comandante, eis que este jamais se exonera da função de direção do navio.

A lei é expressa e claro no sentido de que o prático não conduz a embarcação sob sua responsabilidade. O prático tão somente assessora o capitão e este, sim, é que governa e dirige a embarcação sob sua exclusiva responsabilidade.

É este o teor do artigo 2º, IV e XV, da Lei nº 9.537/97: Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definição: (...) Comandante – tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condição de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas de bordo; (...); (...) Prático – aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado.

Decorre da exegese legal, portanto, que o comandante é responsável não só pela segurança da embarcação, mas também sobre o serviço prestado pelo prático. A maioria dos doutrinadores defende esse entendimento, como Waldir Vitral e Haroldo dos Santos/Caminha Gomes:

O prático é o auxiliar técnico e o colaborador do capitão na direção do navio. A responsabilidade do governo da embarcação será atribuída ao capitão, não podendo ser entregue ao prático. O capitão não perde sua autoridade com a permanência do prático a bordo, porque a função do prático é indicar a rota que o navio deve seguir, ao passo que o capitão é quem tem a atribuição de dirigir o navio, sendo o responsável por acidente originado de erro técnico de navegação” (VITRAL, 1977:154).

Há, mesmo entre aqueles que pertencem à comunidade marítima, grande desconhecimento quanto às relações entre capitão e prático. O prático é um auxiliar técnico do comandante da embarcação nas manobras. Não assume, de maneira alguma, o comando da embarcação, nem dirige as manobras e a navegação (ANJOS E GOMES, 1992:133).

Nesse sentido, é dever do comandante ficar atento para o serviço prestado pelo prático a bordo, não podendo dele descuidar, uma vez que este é quem responde em eventual ocorrência de acidente. Ainda, o comandante pode e deve dispensar a assessoria do prático quando perceber que essa assessoria compromete a segurança da navegação. É o que consta nas normas da autoridade marítima para os serviços de praticagem (NORMAN-12): “Dos deveres do comandante da embarcação com relação ao prático: (...) c) Fiscalizar a execução dos serviços de praticagem (...); Dispensar a assessoria do prático quando convencido de que este esteja orientando a manobra de forma perigosa (...).

Contudo, não se pode perder de vista que o prático é um profissional indispensável para a navegação em águas restritas exatamente por ser um profundo conhecedor das peculiaridades locais, que fogem ao conhecimento do comandante. Desta forma, não seria justo que o capitão fosse responsabilizado por um acidente ou fato da navegação causador de dano, quando estes ocorrerem por sugestão equivocada do prático, se o erro estiver jungido a particularidades locais, fora da esfera do conhecimento exigido para o comandante.

Por exemplo, se o prático informa o calado operacional de determinada região e o capitão confia nessa informação e autoriza a manobra de seu navio, mas aquela informação era incorreta e o navio encalha, certamente que a responsabilidade civil é do prático.

Conclui-se, portanto, que se o erro do prático for genérico de navegação ou manobra, perceptível ao comandante, este deve corrigi-lo sob pena de responder pessoalmente pelos danos que vierem a ocorrer. Porém, se o erro do prático for específico, além dos limites

normais dos conhecimentos ou percepção exigidos do comandante, este deve ser exculpado, responsabilizando-se aquele. É o que exsurge da doutrina de Eliane M. Octaviano Martins:

Ademais, a presença do prático 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 prático ser monitoradas todo o tempo. Atualmente, a Jurisprudência Cível e do Tribunal Marítimo têm adotado a responsabilidade subjetiva, pessoal do comandante, fundada em culpa no sentido *latu sensu* (atos dolosos ou culposos). Destarte, o comandante não será responsável pelos acidentes advindos de sugestão do prático, a menos que fique evidenciado que essas sugestões estavam evidentemente erradas e o comandante teria condições de perceber tal fato (MARTINS, 2005:447).

5.3.2. A Responsabilidade Civil do Prático frente o terceiro prejudicado

Como já aduzido, a responsabilidade do comandante pelos fatos e acidentes da navegação é exclusiva, eis que este tem a função de gestor náutico e é a autoridade máxima a bordo. Assim, em casos de acidentes e fatos da navegação causados por erro técnico genérico da navegação ou manobra, o responsável é o capitão, ainda que seu navio esteja sendo orientado por um prático. A lei foi expressa no sentido de que a presença do prático a bordo não é causa excludente da responsabilidade do comandante da embarcação, pelo contrário, este deve ficar atento para as diretrizes ordenadas pelo prático, fiscalizando o seu serviço, devendo, inclusive, dispensar sua assessoria quando perceber que esta compromete a segurança da navegação.

Contudo, escaparia ao senso de justiça se em todos os casos fosse o comandante responsabilizado, uma vez que há situações, na esfera das particularidades locais, que fogem ao conhecimento e experiência do capitão. Portanto, a conclusão lógica e razoável a que se chega é que quando um acidente tem como causa um erro específico do prático, ou seja, jungido às particularidades locais, o comandante deve ser, inevitavelmente, exculpado, com a conseqüente responsabilização do seu assessor.

Um erro do prático desta natureza, causador do dano, implica uma severa punição a este profissional na esfera administrativa, mas não implica direta legitimação passiva para uma ação indenizatória movida pelo prejudicado, eis que, conforme dito repetidas vezes, é o armador, que assume os riscos de sua atividade comercial, que deve ser primeiramente acionado em uma ação desta natureza, conforme todos os argumentos já expendidos ao longo deste trabalho e ora reprisados.

Primeiramente, o armador é dotado de responsabilidade claramente objetiva, em

razão da natureza da atividade que explora, de iminentes riscos, todos esses sendo suportados por aquele. Logo, responde pelos erros dos práticos, em perfeita consonância com o entendimento da comunidade marítima internacional. Aliás, este entendimento já estava consolidado pela Convenção de Bruxelas, de 1910, da qual o Brasil é signatário. Veja-se:

Art. 3º. Se o abalroamento tiver sido causado por culpa de um dos navios, a reparação dos danos incumbirá ao navio que tiver incorrido em culpa.

Art. 5º. A responsabilidade estabelecida pelas disposições precedentes subsiste no caso em que o abalroamento tenha sido causado por culpa do práctico, mesmo nos casos em que a presença deste é obrigatória.

O Brasil também é signatário da Convenção de Bruxelas de 1924 e nesta norma é possível verificar disposição expressa sobre a responsabilidade objetiva dos proprietários de embarcação, nos seguintes moldes:

Art. 1º. O proprietário de um navio do mar só é responsável até a concorrência do valor do navio, do frete e dos acessórios do navio: 1º) Pelas indenizações devidas a terceiros em virtude dos prejuízos causados, em terra ou no mar, por fatos ou faltas do capitão, da tripulação, do práctico ou de qualquer outra pessoa a serviço do navio.

Mais recentemente, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos em Conexão com o Transporte de Substâncias Nocivas e Perigosas por Mar, em Londres, 1996, ratificou o já então consagrado entendimento no sentido da responsabilidade objetiva do proprietário da embarcação, na hipótese de acidente, perante o terceiro prejudicado, conforme estatui o seu parágrafo 1º do artigo 7º:

Except as provides in paragraphs 2 and 3, the owner at the time of na incident shall be liable for damage caused by any hazardous and noxious substances in connection with their carriage by sea on bord the ship, (...)

Exceto o que foi estabelecido nos parágrafos 2 e 3, o proprietário deverá ser responsabilizado quando da ocorrência de dano causado por quaisquer substâncias nocivas ou perigosas, em conexão com o seu transporte por mar a bordo do navio (...) (Tradução livre)

Nos parágrafos 2 e 3 a que o dispositivo acima faz referência estão as excludentes de responsabilidade, quando provado pelo armador:

- Que o dano foi resultado de um ato de guerra, de hostilidades, guerra civil, insurreição ou um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível;
- Que o dano foi totalmente causado por um ato ou omissão cometido por terceiro com a intenção de causá-lo;
- Que o dano foi inteiramente causado pela negligência ou outro ato culposo de qualquer Governo;
- Que o dano foi causado inteiramente ou em parte por um ato ou omissão com a intenção de causá-lo, pela própria vítima do dano.

Ademais, no parágrafo 5º do mesmo artigo tem-se uma lista de pessoas que trabalham em prol da expedição marítima, que não devem ser demandadas em ações indenizatórias, interpostas diretamente pelos terceiros prejudicados, intensificando a responsabilidade objetiva do armador.

(,,,) no claim for compensation for damage under this Convention or otherwise may be made against: (..) (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs service for the ship.

(...) nenhuma reclamação por danos, definidas nesta Convenção ou de outra forma, deve ser interposta em face de (...) (b) o práctico ou outras pessoas que, sem serem membros da tripulação, prestam serviços ao navio. (Tradução livre).

Portanto, não há como negar o evidente direcionamento das Convenções Internacionais no sentido de que os proprietários de embarcações, bem como os seus exploradores mercantis são dotados de responsabilidade objetiva por danos decorrentes de fatos e de acidentes da navegação.

Em segundo lugar, é evidente que a atividade exercida pelo armador é de intenso e contínuo risco, envolvendo relevantes bens jurídicos, tais como a vida humana, o meio ambiente, etc. Não fosse assim, não estariam os donos de embarcações, ao redor do mundo, cercados de todo um aparato segurador, com seguros a prêmio e seguros mútuos, como no caso dos Clubes de Proteção (P e I). Logo, a responsabilidade civil do armador impõe-se pela Teoria do Risco, conforme já abordado neste trabalho, enquadrando-se a armação no parágrafo único do artigo 927 do Código Civil, já citado, obrigando-se perante o terceiro prejudicado.

Em terceiro lugar, não faz qualquer sentido a responsabilização civil do práctico perante terceiros prejudicados, eis que os danos causados por erro seu, já estão cobertos pelas apólices de seguros do armador, tanto no seguro a prêmio, limitado a determinadas circunstâncias, quanto pelos Clubes de Proteção, mais abrangente, cobrindo as situações não previstas naquele outro. E, ainda, caso se adotasse uma posição no sentido de responsabilizar civilmente o práctico perante terceiros, isto acarretaria um inevitável aumento nos já elevados custos do serviço, tornando-o excessivamente oneroso, uma vez que forçaria os prácticos e suas associações a também procurarem guarida com coberturas adicionais nos seguros.

Inclusive, referida experiência já foi vivida nos Estados Unidos da América, sem qualquer sucesso. Acontece que as praticagens americanas adotaram o “dual rate”, ou seja, dois preços distintos conforme o serviço prestado. O primeiro, sem qualquer acréscimo, responsabilizando o armador pela possível ocorrência de danos durante a faina de praticagem; o segundo, em que os prácticos assumiam a responsabilidade civil perante terceiros, sendo este

valor, portanto, majorado pelo prêmio, referente ao seguro contratado pelas associações de praticagem. Este sistema não vigorou por muito tempo, haja vista que os armadores sempre optavam pelo menor preço, eis que estes já estavam cobertos por seus próprios seguros e, como tal, não desejavam, obviamente, pagar duas vezes pelo mesmo risco.

Finalmente, exemplar é a opinião da Suprema Corte Marítima Brasileira, emitida em 1991, conforme artigo publicado na Revista Embarque do Prático, escrito pelo juiz, Dr. Luiz Carlos de Araújo Salviano:

Em parecer emitido pelo Egrégio Tribunal Marítimo, em 1991, aquela Colenda Corte de Justiça Marítima já afirmava que o armador era civilmente responsável pela reparação de danos decorrentes de fatos e acidentes da navegação previstos em sua Lei Orgânica, ou seja, na Lei nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, provocados por erro de práticos no exercício de suas atividades laborativas a bordo (SALVIANO, 2000:11).

Referido magistrado também se manifestou no sentido de que a responsabilidade civil do práctico perante terceiros é de toda desaconselhável, uma vez que este passaria a exercer suas funções sob pressão psicológica, o que poderia transformar-se em fator humano contribuinte para eventos danosos à segurança da navegação:

É importante notar que o Tribunal Marítimo, em seu Parecer sobre a matéria, alerta que a simples possibilidade de dilapidação dos patrimônios pessoais dos práticos, construídos com o esforço da dura labuta diária a bordo dos navios, em decorrência de uma indenização vultuosa, resultante de Ação de Responsabilidade Civil, originada em fatos e acidentes da navegação, certamente provoca impacto negativo em tais profissionais, ensejando insegurança e intranquilidade, quando do desempenho de suas funções como assistente técnico do comandante a bordo, podendo se tornar um fator humano contribuinte para a ocorrência de eventos danosos à segurança da navegação e de conseqüências nefastas para o contexto geral da navegação comercial (SALVIANO, 2000:14).

5.3.3. Responsabilidade Civil perante o Armador

Conforme repetidas vezes aduzido ao longo deste estudo, a responsabilidade civil do armador é objetiva, respondendo perante terceiros prejudicados em ações de indenização por estes propostas. Contudo, a eventual responsabilidade do práctico em relação ao armador é subjetiva, de forma que após ter pagado a indenização devida ao lesado, o proprietário da embarcação pode demandar contra o práctico, em ação regressiva para tentar reaver aquilo que despendeu.

Também é este o entendimento da comunidade marítima internacional, claramente estampado no parágrafo 6º do artigo 7º da Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos em Conexão com o Transporte de Substâncias Nocivas e Perigosas

por Mar, 1996:

Nothing in this Convention shall prejudice any existing right of recourse of the owner against any third party, including, but not limited to, the shipper or the receiver of the substance causing the damage, or the persons indicated in paragraph 5.

Nada nesta Convenção deve prejudicar qualquer direito de recurso existente do armador em face de terceiros, incluindo, mas não taxativamente, o transportador ou o recebedor da substância causadora de dano, ou as pessoas elencadas no parágrafo 5 (Tradução livre).

Contudo, é requisito indispensável para a inclusão do prático no pólo passivo de uma demanda regressiva, que o armador apresente prova robusta da culpabilidade daquele profissional pela ocorrência do dano. Neste sentido, é prova irrefutável o acórdão do Tribunal Marítimo que aponta o prático como o único responsável pelo dano, cuja causa determinante foi um erro específico seu, devendo ficar evidenciada a impossibilidade de evitar o dano por parte do comandante do navio.

Assim, conclui-se que o limite da responsabilidade civil do prático passa por uma ação de regresso a se proposta pelo armador, na única hipótese da causa determinando do fato ou acidente da navegação ter decorrido de erro específico daquele, eis que os erros genéricos levam à responsabilização do comandante da embarcação.

Ocorre que os danos ocasionados por embarcação, em regra, envolvem vultosas quantias, cerca de milhares de dólares, o que é absolutamente insuportável pelo prático. Portanto, faz-se necessária a intervenção direta do Estado na Ação Regressiva no sentido de limitar o valor a ser suportado pelo prático, valendo-se do dispositivo do Código Civil, esculpido no artigo 944, nos seguintes termos: “Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, eqüitativamente, a indenização”. É essencial essa postura do magistrado no caso concreto, eis que, por exemplo, um único acidente causador de dano e gerador da responsabilidade civil seria suficiente para dilapidar o patrimônio pessoal do prático, que levou anos a ser construído.

Caso não houvesse essa possibilidade de diminuição do valor da indenização a ser suportada pelo prático, em ação de regresso, esta seria de todo inexecutável, pela total impossibilidade de pagamento pela pessoa física do prático ou até mesmo de suas associações.

Se esta não for a postura assumida pelo legislador brasileiro e pelos operadores do direito, certamente os nossos práticos procurarão a cobertura de seguros, acarretando todos aqueles problema já citados, dentre eles, talvez o mais gravoso, o aumento do preço cobrado pelo serviço, o que seria um absurdo. O serviço de praticagem no Brasil já é bastante oneroso,

em razão de todos os aparatos exigidos por lei e outras causas que não vêm ao caso serem citadas, de forma que qualquer aumento que seja neste valor é suficiente para ultrapassar os limites da suportabilidade, onerando ainda mais os exploradores da atividade comercial, os quais, obviamente, repassarão referidos custos aos seus consumidores, acarretando uma série de repercussões negativas na ordem econômica.

Conclui-se, portanto, que duas possibilidades existem para afastar esta hipótese: ou os armadores aceitam a imposição de uma cláusula limitativa da responsabilidade nos contratos de prestação do serviço de praticagem, limitando a responsabilidade civil do prático a valores suportáveis, ou, como solução definitiva e recomendada, a limitação legal através do Poder Legislativo, nos moldes do já estabelecido nas nações de tradição marítima.

6. RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO NO DIREITO COMPARADO

A responsabilidade civil do prático encontra-se legislada em praticamente todas as nações de tradição marítima. E o problema enfrentado no Brasil, hoje, quanto a este tema, já foi solucionado há muito tempo pela comunidade marítima internacional, no sentido de que a melhor opção seria a limitação desta responsabilidade, eis que beneficia tanto os práticos, quanto os armadores, evitando-se a superposição desnecessária de seguros e o conseqüente aumento dos custos portuários.

O posicionamento majoritário nas citadas nações é, repita-se, pela limitação da responsabilidade do prático a níveis suportáveis, como pessoa física. Contudo, alguns países, como a Austrália, sustentam a total irresponsabilidade deste profissional em caso de acidente durante a navegação de praticagem.

Cita-se algumas das principais legislações no mundo sobre o tema:

6.1. Reino Unido

Essa legislação limita a responsabilidade do prático a mil libras mais o valor cobrado pelo serviço:

Pilotage Act 1987. Chapter 21. An Act to make new provision in respect of pilotage (1 Sth May 1987). BE IT ENACTED by the Queen's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Padiament assembled, and by the authority of the same, as follows: (...)

Limitation of liability. 22.-(1) The liability of an authorised pilot for any loss or damage caused by any act or omission of his whilst acting as such a pilot shall not exceed 1.000 pounds and the amount of the pilotage charges in respect of the voyage during which the liability arose.

Lei de Praticagem, 1987. Capítulo 21. Atos referentes a novos dispositivos a respeito das atividades de praticagem (15 de maio de 1987). Promulgue-se por Sua Majestade, a Rainha, com o consentimento e auxílio da Graça Divina, da Câmara dos Lordes e dos Comuns, através e por autoridade do Parlamento aqui reunido, como segue: (...) Limitação de responsabilidade civil. 22.-(1) A responsabilidade civil de um prático habilitado, por perdas e danos causados por qualquer ato ou omissão de sua parte, quando da execução do serviço de praticagem, não deve exceder a quantia de mil libras, acrescida do valor cobrado pelo referido serviço (Tradução livre).

6.2. Canadá

No Canadá, o tema também está positivado em lei, como segue:

Canadian Pilotage Act, 1972. Chap. P-14 -Limitation de la responsabilité. Art. 40 (1) Lê mon-tant maximal des dommages intérêts qu'un pilote breveté est tenu de payer pour les dommages ou pertes causes par sa faute, sa négligence ou son impéritie est de Mille dollars.

Lei da Praticagem Canadense, 1972. Cap. P-14 -Limitação de responsabilidade. Art. 40 Um prático habilitado responderá, a título de perdas e danos, até a quantia máxima de mil dólares canadenses, pelos danos causados em virtude de seu erro, negligência ou imperícia (Tradução livre).

6.3. Hong Kong

Nesse mesmo sentido está disposta a legislação de um dos portos mais movimentados da Ásia, o de Hong Kong:

Pilotage ordinance, 1985. Chap. 84. Art. 24A - A licensed pilot shall not be liable in damages for neglect or want of skill on his part while piloting a ship for any amount exceeding in the aggregate the sum of \$ 1.000 and the amount of pilotage dues payable in respect of pilotage services rendered by him for that ship.

Lei da Praticagem de Hong Kong, 1985, Cap. 84. Art. 24A - Um prático habilitado não deve ser responsabilizado civilmente por negligência ou imperícia, durante a faina de praticagem, por valor que exceda a mil dólares, mais a quantia cobrada para a execução do serviço em tela (Tradução livre).

6.4. Austrália

A lei marítima australiana, de 1988, também previa uma limitação da

responsabilidade do prático, a exemplo das demais nações. Contudo, em decorrência de algumas questões jurisprudenciais, foi feita uma emenda legislativa (MLA Act) para se retirar qualquer responsabilidade do prático em caso de acidente de navegação de praticagem. Veja-se como era o dispositivo revogado:

Australia Marine Act, 1988. Limited liability of pilots. Art. 104 A pilot is not liable in negligence in respect of the Voyage on which the pilot is engaged for more than \$ 200 plus the amount of pilotage in respect of that Voyage.

Lei marítima australiana, 1988. Responsabilidade limitada dos práticos. Art. 104 Um prático não será responsável por negligência, respeitante à faina de praticagem, em quantias superiores a duzentos dólares australianos, mais o valor cobrado pelo respectivo serviço (Tradução livre).

Eis a emenda legislativa de 2006:

The Maritime Legislation Amendment Act, 2006. 410B (3) Civil liability in relation to if a pilot: a) Does an act, issues an instruction, or provides information or advice in or in relation to the pilotage of a ship; and b) That act is done, that instruction is issued or that information or advice is provided, in the course of the pilots duty and in good faith; and c) That act, instruction, information or advice affects the navigation of the ship so that loss or damage is caused to or by the ship: neither the pilot nor any pilotage provider responsible for the provision of the pilots services is liable in civil proceedings for that loss or damage.

Emenda Legislativa à Lei Marítima Australiana 2006. 410B Responsabilidade civil em relação ao prático quando este: a) Age, emite uma instrução ou presta informação ou conselho no ou err. relação ao serviço de praticagem; e b) Este ato é executado, esta instrução é emitida ou esta informação ou conselho são dados, durante a faina de praticagem e, o são de boa-fé; e c) Este ato, instrução, informação ou conselho compromete a navegação do navio de modo a causar perdas e danos no navio ou por ele; nem o prático, nem qualquer outro responsável pelo fornecimento dos serviços de praticagem, deverão ser civilmente responsáveis por estas perdas e danos (Tradução livre).

6.5. Estados Unidos da América

Como os Estados Unidos têm legislações próprias para cada região, destaca-se a de Washington:

Washington State Legislature. Chapter 88.16 RCW. Pilotage Act. Limited liability of pilots Liability of vessel, owner, or operator not limited (as amended by 2005 c 123). A ship's pilot licenced to act as such by the state of Washington (...) shall not be liable for damages in excess of the amount of five thousand dollars for damages or loss occasioned by a pilot's errors, omissions, fault, or neglect in the performance of pilotage services, except as may arise by reason of the willful misconduct or Gross negligence of a pilot.

Legislação do Estado de Washington. Capítulo 88.16 RCW. Lei de Praticagem. Limitações à responsabilidade civil de práticos - Responsabilidade civil ilimitada da

embarcação, armador ou operador (conforme emenda de 2005, c 123). Um prático habilitado para agir como tal pelo Estado de Washington (...) não deve ser civilmente responsável por perdas ou danos, em valor superior a cinco mil dólares, ocasionados por erros, omissões, faltas ou negligência de sua parte, durante a execução de manobras de praticagem, exceto quando na hipótese de dolo ou grave negligência (Tradução livre).

6.6. França

A lei francesa muito bem detalha os limites da responsabilidade civil do prático, senão veja-se:

LOI N° 69-8 DU 3 JANVIER 1969. Section 2 - Dês pilotes. Article 18. Lê pilote n'est pás responsable envers lês tiers dês dommages causes au cours dês opérations de pilotage. Il doit contribuer à la réparation, dans sés rapports avec l'armateur du navi-re pilote, dans la mesure ou celui-ci établit que lê dommage est dú à une faute du pilote. (...) Article 20 - Tout pilote doit fournir um cautionnement.

Lei n° 69-8, de 3 de janeiro de 1969. Seção 2 - Dos práticos. Artigo 18. O prático não é responsável perante terceiros pelos danos causados durante as fainas de praticagem. Ele deve contribuir para a reparação do dano com seus rendimentos perante o armador do navio praticado, na medida em que ficar provado que o dano foi causado por um erro do prático. (...) Artigo 20 - Todo prático deve fornecer uma caução (a fim de garantir a responsabilidade prevista no artigo 18).(Tradução de Matusalém Gonçalves Pimenta).

Tem-se, ainda, o Decreto de 1986 que complementa a legislação específica, definindo a instituição responsável pelos depósitos da caução exigida por lei:

ARRETE DU 3 SEPTEMBRE 1986. Article pre-mier - La caísse de la federation française de syndicats professionnels de pilotes maritimes, domicilié 74, rue du Rocher 75008 Paris, est agréé comme caísse de garantie du cautionnement exigé dês pilotes maritimes par la loi.

DECRETO DE 3 DE SETEMBRO DE 1986. Artigo primeiro - A caixa da federação francesa dos sindicatos profissionais dos práticos, sediada na rua Rocher, 74 - 75000 Paris, está aprovada como caixa de garantia da caução exigida dos práticos, por força da lei (Tradução de Matusalém Gonçalves Pimenta).

Impende considerar, ainda, o Decreto de 1999, que tem uma relevância ímpar, eis que fixa o valor da caução a ser depositada como garantia, na hipótese de ação de regresso por parte do armador:

ARRETE DU PREMIER JUILLET 1999. Art. Premier - Lê cautionnement dês pilotes maritimes est fixe comme suit: - per lês stations dont la liste est annexée au présent arrete, lê montant du cautionnement est de 65.595,70 F.

DECRETO DE PRIMEIRO DE JULHO DE 1999. Artigo primeiro - A caução dos práticos está fixada como segue - para as estações de praticagem cuja lista está anexada ao presente decreto, a quantia da caução é de 65.595,70 Francos (Tradução de Matusalém Gonçalves Pimenta).

O valor correspondente em razão da mudança de moeda é de 10 mil euros, estando de acordo com o princípio da proporcionalidade e dentro dos limites de suportabilidade.

Portanto, a legislação francesa está à frente de muitas outras sobre este tema, eis que abordou o tema de forma completa, afastando-se lacunas, diferentemente da do Brasil, que sequer tratou sobre o tema.

Bom seria se o legislador pátrio se inspirasse na lei francesa, estabelecendo a não-responsabilização dos práticos perante terceiros; o direito de regresso do armador; uma limitação da responsabilidade civil do práctico perante o armador, mediante uma fixação de um valor suportável.

7. CONCLUSÃO

Conforme aduzido ao longo das exposições deste trabalho monográfico, infere-se que a legislação brasileira é silente quanto à responsabilidade civil do práctico, restando aos juristas a difícil tarefa de solucionar o caso concreto, em hipótese de acidente e fato da navegação, causadores de danos.

Essa obscuridade causa grande inquietude entre os profissionais em estudo, eis que são verdadeiros gerenciadores de riscos, diuturnamente, tendo que administrar a árdua tarefa de proteger os bens preciosos, tais como as vidas, as instalações portuárias, as vias navegáveis, o patrimônio do armador e o meio ambiente, tudo dependendo de suas decisões e precisão de raciocínio. Assim, não se pode admitir que o práctico tenha que dividir sua atenção ou sofrer pressões psicológicas, no sentido de ter que cuidar também do seu próprio patrimônio, que muitas vezes levou longos anos a ser construído.

É sabido que em razão das vultosas quantias, próprias do transporte aquaviário, um só erro desse profissional pode envolver milhões de dólares, em um contexto em que o patrimônio da pessoa física em nada amenizaria o prejuízo.

Pela exegese apresentada, ficou claro que a responsabilidade do armador, explorador comercial da embarcação é objetiva, pela própria natureza da atividade explorada, que é de alto risco, amoldando-se perfeitamente ao disposto no Art. 927 do Código Civil Brasileiro. Não bastasse isso, a comunidade internacional há décadas já consolidou o entendimento neste sentido, sendo o Brasil um dos poucos, senão o único país com regiões portuárias que não normatizou o assunto.

Assim, o armador responde objetivamente, perante terceiros, pelas perdas e danos

que sua embarcação causar, ainda que em decorrência de erro de outrem, incluindo obviamente o práctico.

Contudo, não seria medida de justiça se o proprietário do navio tivesse que suportar, sozinho, todo o prejuízo advindo do acidente ou fato da navegação, razão porque se reconhece o seu direito de demandar diretamente contra o verdadeiro causador do dano, em ação regressiva. Mas ainda assim será preciso a intervenção do Judiciário no sentido de limitar o valor a ser pago pelo ofensor, observando os de critérios de proporcionalidade e de suportabilidade do réu, nos moldes do artigo 944 do Código Civil.

Ainda, o práctico só deve se responsabilizado, em ação regressiva, se houver prova robusta de sua culpa. Como visto, se o erro for genérico da navegação ou de manobra, o responsável é o Comandante do navio, preposto do armador, e que detém a máxima autoridade a bordo de uma embarcação. O práctico é somente um assessor do comandante nas manobras em zonas portuárias, que em hipótese alguma assume o comando do navio. Enquanto ao comandante é dado, inclusive, autoridade sobre o práctico, podendo, a qualquer tempo, dispensar os seus serviços quando perceber que suas ordens estão colocando em risco a segurança da navegação.

Portanto, a presença do práctico a bordo não é causa excludente da responsabilidade do comandante, eis que este jamais se exonera da função de direção do navio.

Porém, se o erro do práctico for específico, que ultrapassa os limites normais de dos conhecimentos ou percepção exigidos do comandante, este deve ser exculpado, responsabilizando-se aquele.

Assim, com esse entendimento, as principais nações de tradição marítima positivaram em seus ordenamentos jurídicos uma limitação para a responsabilidade civil do práctico, evitando que esses fossem submetidos a condições emocionais inadequadas, de forma a afastar o fator humano contribuinte para eventos danosos à segurança da navegação.

Esse posicionamento também beneficia os próprios armadores, na medida em que os prácticos e suas associações, assegurados por cláusula limitativa de responsabilidade, não procuraram a cobertura de seguros, evitando os aumentos dos já elevados custos do serviço de praticagem. Ademais, evita-se também a superposição desnecessária de seguros, haja vista que os proprietários de embarcações estão cobertos por um amplo aparato segurador.

Conclui-se que se faz necessária uma mudança na lei especial que regula o serviço de praticagem, a LESTA, sob a responsabilidade das Autoridades Marítimas e Legislativa, com o objetivo de preencher a indesejada lacuna deixada pelo legislador brasileiro, colocando

o Brasil em situação de paridade com as principais nações e em consonância com o pensamento da comunidade marítima internacional.

Sugere-se, ainda, que seria de bom alvitre se o legislador brasileiro se inspirasse na legislação francesa sobre o tema, que estabelece a não responsabilização dos práticos perante terceiros, admitindo, contudo, o direito de regresso do armador; cria uma limitação para a responsabilidade civil do prático perante o armador e obriga as estações de praticagens a fornecer caução para garantir a responsabilidade estabelecida.

Ademais, a limitação francesa gira em torno de números robustos, com a finalidade de incentivar uma maior preocupação dos práticos quanto à diligência a ser empregada, quando no exercício de suas atividades, sendo porém suportável para a pessoa física do prático, como também para suas associações.

Não se pode olvidar, por fim, que a incerteza gerada pela lacuna na lei especial em comento poderá ter desdobramentos nocivos à segurança da navegação, com o conseqüente e indesejável prejuízo do interesse público, se não for sanada.

8. REFERÊNCIAS

- ACCIOLY, Hildebrando. *Manual de Direito Internacional Público*. 11ª ed., 4ª tiragem. Ver. Pelo Embaixador Gerado Eulálio do Nascimento e Silva. São Paulo: Saraiva, 1982.
- ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, C. R. Caminha. *Curso de Direito Marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.
- BITENCOURT, Cezar Roberto. *Tratado de direito penal: parte especial*. São Paulo: Saraiva, 2004. v. 4.
- BRASIL, Tribunal Marítimo. *Anuário de Jurisprudência*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1991.v. XLIX.
- CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*.5ª ed.rev.,aum. e atual. São Paulo: Malheiros, 2004.
- DIAS, J. de Aguiar. *Da Responsabilidade Civil*. 10ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1995. v. 1.
- _____. de Aguiar. *Da Responsabilidade Civil*. 10ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1995. v. 2.
- DUARTE NETO, Pedro. *Comentários à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário*.. Rio de Janeiro: Riocor, 1998.
- FILOMENO, José Geraldo Brito e outros. *Código Brasileiro de Defesa do Consumidor*.8ª ed.. Rio de Janeiro: Forense, 2004.
- GILBERTONI, C. A. Comitre. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*.2ª ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.
- GOMES, C. R. Caminha. *Direito Comercial Marítimo*. Rio de Janeiro: Rio, 1978.
- LACERDA, J. C. Sampaio de. *Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronáutico: direito privado da navegação*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1949.

LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*. Belo Horizontes: Del Rey, 1999.

MARTINS, Eliane M. O. *Curso de Direito Marítimo*. São Paulo: Manole, 2005. v.1.

MORAES, Alexandre. *Direito Constitucional*. 13ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. *Responsabilidade Civil do Prático*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

RODRIGUES, Sílvio. *Direito Civil: responsabilidade civil*. 20ª ed. rev. e atual. Rio São Paulo: Saraiva, 2003. v. 4.

SALVIANO, Luiz Carlos de Araújo. *A Responsabilidade Civil na Navegação Marítima Segundo a Legislação e Doutrina Brasileiras*. Revista Embarque do Prático, ano II, nº 04. Rio de Janeiro: CONAPRA, 1999/2000.

VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito Civil: responsabilidade civil*. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2005.

VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*. São Paulo: Bushatsky, 1977.