

**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

**AMILTON DA SILVA RIBEIRO JÚNIOR**

**O VALOR DO PRÁTICO BRASILEIRO**

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**AMILTON DA SILVA RIBEIRO JÚNIOR**

**O VALOR DO PRÁTICO BRASILEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador(a): Capitão de Mar-e-Guerra RM1 Francisco Conde Rodriguez

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**AMILTON DA SILVA RIBEIRO JÚNIOR**

**O VALOR DO PRÁTICO BRASILEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data de Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador (a): Capitão de Mar-e-Guerra RM1 Francisco Conde Rodriguez

---

Assinatura do orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

Dedico essa obra a todos os membros da minha família e amigos que me apoiaram durante uma longa trajetória de batalhas e me ensinaram que somente a determinação e a fé de que os melhores dias da minha vida estavam no futuro e não no passado atuariam para o sucesso da minha carreira, entretanto deixo uma honraria especial à todos os que apostavam no meu fracasso e de que antemão se dispuseram a me depreciar e a duvidar de um futuro promissor para a mim. Peço aos que ainda confiam na minha palavra que sejam firmes neste propósito e deixo ainda a promessa de trabalhar e me dedicar incessantemente para não decepcioná-los durante os dias que ainda transcorrerão.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço ao investimento dos meus familiares na minha educação desde que eu nem num ventre existia e a todos que tinham a certeza de que eu venceria as adversidades impostas pela vida ainda que eu tivesse falhas e deficiências. Ao meu orientador, agradeço pelo empenho e dedicação no exercício de sua função principalmente nas primeiras aulas que ministrou a mim contribuindo de maneira significativa para os meus primeiros passos no estudo da profissão mercante e despertando em mim o amor que sinto por essa carreira. Ainda ressalto que muitas tarefas desafiadoras apresentar-se-ão durante a minha vida mas já sou eternamente grato por cada uma das pessoas que contribuíram seja de maneira motora ou resistente na formação do caráter que hoje tenho e no profissional que me tornarei, a todos fica o meu "obrigado".

"A menos que modifiquemos a nossa maneira de pensar, não seremos capazes de resolver os problemas causados pela forma como nos acostumamos a ver o mundo".  
(Albert Einstein)

## RESUMO

Desde os primeiros passos da navegação, existiram muitos homens que tinham trabalhado manobrando navios nos portos. A atividade marítima tem sido até agora uma das maiores origens de lucro do mundo, inclusive do Brasil. Dentre os profissionais que vêm sofrendo muito com a maneira que as leis são feitas no Brasil, podemos apontar um: o prático. Ele tem o mesmo trabalho que aqueles primeiros homens que zelavam pelos navios no passado. Contudo, nos dias atuais essas pessoas que trabalham a bordo dos navios nos portos ajudando os comandantes quando eles desejam atracar os navios e quando eles desejam executar outras operações não têm sido reconhecidas, ao invés disso existe um grupo que questiona sobre o dinheiro que um prático deveria receber pelos seus serviços nas atividades portuárias no país. Aqui serão apresentadas definições, leis e opiniões de pessoas que têm dedicado suas vidas para solucionar o problema do valor e o pagamento dos práticos no Brasil. Primeiramente, serão mostradas as definições das leis no Brasil. Então, durante todo o texto existem diversas partes dessas leis e opiniões dessas pessoas interessadas na atividade dos práticos no país. Por fim, é apresentado os deveres dos práticos quando eles devem pagar ou não por terem cometido algum erro enquanto trabalhavam. Contudo, também é apresentado os deveres do comandante quando esses práticos fazem algo inadequado a bordo. Depois todas as notas expostas, o leitor é convidado a concordar que os práticos devem pagar por cometer erros enquanto trabalham, todavia deveria ser considerado desnecessário o questionamento sobre a redução de sua remuneração devido aos seus serviços na atividade marítima e as responsabilidades que ele deve assumir.

**Palavras-chave:** Prático, leis, opiniões, responsabilidades

## ABSTRACT

Since the first steps of the navigation, there were many men that had worked maneuvering the ships in the ports. The maritime activity has been by now one of the most root of profit in the world, including in Brazil. Among the professionals that have been suffering a lot because of the way that laws are made in Brazil, we can point one: the pilot. He has the same job that those first men who took care of the ships in the past. But, nowadays these people who work on board the ships in the ports helping the masters when they want to berth these ships and when they want to execute others operations the port haven't being recognized, instead of there's a group that question about the money a pilot should receive for his services in the port activities in the country.

Here it will be presented definitions, laws and opinions of people that have been dedicating their lives to solve the problem of the value and the payment of the pilots in Brazil. At first, it'll be shown some definitions of the Law in Brazil. Then, during all the text there are several parts of these laws and the opinions of people interested in the activity of the pilots in the country. At the end, it is presented the duties of the pilots when they have to pay or not for making something wrong as they work. Yet, it is also presented the duties of the captain when these pilots make something inadequate as they work on board. After all these exposed notes, the lector is invited to agree that the pilots have to pay for making mistakes as they work but it should be unnecessary the issue about reducing his remuneration because of the importance of his services in the maritime activity and the responsibilities that he has to bear.

**Key-words:** Pilot, laws, opinions, responsibilities



## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	9
<b>2 A HISTÓRIA DA PRATICAGEM NO BRASIL</b> .....	10
<b>3 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO</b> .....	13
3.1 Apresentação .....	13
3.2 Contextualização .....	13
3.3 Definições gerais .....	14
3.3.1 Modalidades .....	15
3.3.1.1 Responsabilidade Contratual ou Extracontratual .....	16
3.3.1.2 Responsabilidade Subjetiva e Objetiva .....	16
3.3.1.3 Conduta Culposa .....	17
3.3.1.4 Dolo Eventual e Culpa Consciente .....	17
3.3.1.5 Culpa Presumida.....	18
3.3.1.6 Culpa Concorrente.....	18
3.3.1.7 Relação de causalidade.....	19
3.3.1.8 Dano Experimentado pela Vítima .....	19
3.3.1.9 Excludentes da Responsabilidade.....	19
3.3.1.10 Responsabilidade Extracontratual Objetiva.....	20
<b>4 A ATIVIDADE E RESPONSABILIDADE DO COMANDANTE</b> .....	21
<b>5 OS LIMITES PARA A RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO</b> .....	22
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	24
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	25

## INTRODUÇÃO

No que concerne a navegação marítima faz-se presente o eficaz e eficiente trabalho conjunto e individual dos profissionais de diversas áreas relacionadas a essa atividade para o fim de contribuir para o estabelecimento ou asseguramento da principal relação e talvez a única que impulse a evolução do mundo: a relação comercial.

O comércio marítimo conta com diversos tipos de colaboradores em todo o mundo, desde o mais singelo e pouco instruído indivíduo ao mais qualificado entendedor dos processos alusivos ao funcionamento de determinado assunto ou atividade ligada a esse comércio. Entre os profissionais da área mercante é de extrema importância para a operação do navio no ímpeto de exercer sua função essencial, o transporte de cargas e pessoas com segurança sendo econômico e com condições permanentes de habitabilidade, a presença de pessoas nas seguintes funções à bordo: comandantes, imediatos, pilotos, chefes de máquinas, oficiais de máquinas e outros. Ainda no que diz respeito ao pessoal que presta serviço à bordo inclui-se um que por muitas vezes não se faz notável para a grande massa pouco informada sobre a atividade comercial marítima, fato este que nem ratifica nem deprecia sua relevância no cenário da navegação, trata-se do prático. Evidentemente que a presente obra se esforça a apresentar em caráter geral o valor desse profissional através da enunciação de algumas de suas inúmeras atribuições e responsabilidades, bem como resgata um esboço da atual situação econômica alusiva à relação de sua profissão e a economia do país.

## 2 A HISTÓRIA DA PRATICAGEM NO BRASIL

Desde os primórdios da vida na Terra, as águas sempre estiveram presentes na existência do homem. Considerando que o planeta possui cerca 71% de sua superfície coberta por água, foi natural o surgimento e a evolução de grandes civilizações às margens de rios e mares.

Na antiga Mesopotâmia (do grego que significa "entre rios", se referindo aos rios Tigres e Eufrates), há mais de cinco mil anos floresceram, entre outros povos, os egípcios, os babilônicos e os sumérios. Suas vidas e economias eram fundamentadas pelo comércio marítimo, assim como os gregos, que navegavam e conheciam muito bem o Mar Mediterrâneo. Para garantir a chegada a bom porto, assim como a segurança de suas mercadorias, muita embarcações levavam pessoas em suas viagens que tinham conhecimento sobre manobra de navios, aproximação de portos, atracação e desatracação. Há quatro mil anos os fenícios já tinham essa preocupação. Os gregos, extremamente desenvolvidos nas artes de bem navegar, estabeleceram códigos luminosos em terra e nos navios para facilitar o trabalho de atracar as embarcações nos portos. A cidade de Atenas, por exemplo, possuía um grande porto com entreposto para mercadorias e armazéns para estocagem.

Assim, deve-se a essas pessoas que manobravam as embarcações a descoberta da utilização do cais para atracar os navios de forma a que eles não encalhassem na praia para desembarcar pessoas e mercadorias.

Ainda que se tenha uma expressiva massa populacional que desconhece a existência da praticagem, a profissão de práctico foi uma das primeiras a ser reconhecida no Brasil. Sua história tem já possui mais de 200 anos. O motivo dessa longevidade é consideravelmente simples. Desde os primórdios da civilização, o principal meio de transporte intercontinental era o navio e preservar a segurança das embarcações na chegada dos portos, onde os comandantes tinham pouco conhecimento da geografia da região portuária, tornava-se essencial a presença de um profissional qualificado para a aproximação, atracação, desatracação dos navios.

O primeiro documento oficial reconhecendo a profissão de práctico em território nacional data de 1808. Foi rubricado pelo príncipe regente Dom João VI. Ele aprovou o regimento dos pilotos prácticos do Porto do Rio de Janeiro criado pelo então Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos do Brasil, o Visconde de Anadia.

Tendo o Brasil aberto seus portos à circulação de mercadorias, em janeiro de 1808, o país precisava então de pessoas capazes de auxiliar os capitães de embarcações a atracar seus barcos nos portos nacionais, no caso específico no Rio de Janeiro, para que pudessem fazer o desembarque das mercadorias que iriam ser vendidas na então capital nacional.

É muito provável que tal auxílio já tivesse acontecido em diversas ocasiões anteriores, inclusive durante invasões estrangeiras em algumas partes do país. Todavia, não há documentação oficial a respeito.

Com o transcorrer dos anos, houve mudanças na legislação em relação aos práticos, aumentando a fiscalização sobre os serviços da categoria e adequando os regulamentos à modernização dos portos de acordo com a evolução da tecnologia. Novas legislações foram criadas em 1889, 1926, 1940, 1959, 1986, 1991, 1997, 1998 e 2000.

A NORMAM -12, Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem, editada em 2000 é a legislação mais atual e que ainda está em vigor em relação ao setor no Brasil. Ela aponta a Diretoria de Portos e Costas (DPC) como o Representante Nacional da Autoridade Marítima.

O significado disso é que ela é responsável por confeccionar toda a regulamentação necessária para a realização do serviço de praticagem, não havendo a necessidade da elaboração de projetos de lei e trânsito pelo Congresso Nacional para a modificação da legislação do setor.

Conhecidas as responsabilidades da DPC, pode-se então observar que ela determina as zonas de praticagem, indica quando os serviços dos práticos devem ser utilizados ou não e em quais situações as embarcações podem dispensar os trabalhos desses profissionais.

Por causa dos altos custos desses serviços, os Armadores têm questionado a regulamentação atual e pressionando o governo para que algumas das regras sejam mudadas, evidentemente favorecendo seus interesses econômicos.

Outro fato que deve ser registrado na história da praticagem foi a entrada da mulher nesse tipo de serviço que só foi possível dia 26 de março de 2010. É o caso da Oficial de Náutica Fernanda Letícia da Silva que foi aprovada no exame para Prático do Porto em Santos após realizar manobra com giro do navio F.D Salvatore Pollo, graneleiro de bandeira italiana com 225 metros de comprimento e 11,26 metros de calado, ao Terminal de Granéis do Guarujá.

O estágio com duração de 1 ano constitui-se de no mínimo 700 manobras de

atracação e desatracação, sendo 100 acompanhadas e 600 executadas , distribuídas pelos 64 píeres, terminais e armazéns do maior complexo portuário da América Latina.

A Praticante de Prático Letícia Silva de 26 anos, Primeiro Oficial de Náutica, formada pela EFOMM (Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante), despachava-se Imediato de um navio ro-ro antes de seu estágio no Porto de Santos, para qual foi aprovada em 30º lugar através de um concurso nacional com 117 vagas para vários portos brasileiros em 2008. Tripulou diversos navios mercantes na costa leste da América do Sul e entre Brasil e Europa, além de navios de *offshore* com posicionamento dinâmico no Golfo do México e na Bacia de Campos, acumulando mais de 300000 milhas navegadas.

Em terra dedicou-se à atividades em prol da Marinha Mercante tendo seu trabalho reconhecido em 2006 quando foi condecorada com a Medalha Mérito Tamandaré, ainda como Praticante de Oficial de Náutica, a mais jovem Oficial Mercante a recebê-la.

## **3 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO**

### **3.1 Apresentação**

A responsabilidade civil do prático é tema de diversas discussões e o objeto de um sólido antagonismo de ideias, todavia, faltava quem enfrentasse o problema com a lucidez e o tecnicismo necessários a uma obra científica, vislumbrando todas as suas facetas e apontando soluções.

O presente capítulo apresentado discorre sobre a responsabilidade civil, passando por seu conceito e minuciosa classificação quanto às suas modalidades e aos seus pressupostos, preparando o terreno para apontar as diferenças da responsabilidade extracontratual objetiva e da responsabilidade contratual, culminando com a análise das atribuições e responsabilidades dos comandantes dos navios.

Descreve suas origens históricas, suas primeiras leis reguladoras e seu atual estágio legiferante e o nobre objetivo da profissão. Ainda dispõe sobre a minuciosa classificação sobre seus direitos e deveres, abordando sua responsabilidade civil. Continua, pormenorizando as penalidades a que estão sujeitos no exercício da profissão, como também o tribunal responsável pelo julgamento do seu atuar técnico. Assim, apresenta o procedimento, de maneira geral, a que os práticos estarão sujeitos, caso venham a ser julgados como responsáveis por fatos e acidentes da navegação.

Por fim retoma-se a atenção nos comandantes e suas responsabilidades para destacar-se o valor que o exercício da atividade de praticagem possui se posta em comparação com o exercício do comando de uma embarcação. De maneira alguma se deprecia qualquer uma das partes, porém aponta-se que não existe ainda melhor profissional senão o prático para as atividades de seu setor ainda que o comandante de um navio tenha amplo conhecimento sobre atracação, desatracação e manobra de navios.

### **3.2 Contextualização**

A praticagem é uma atividade muito antiga, tendo sido usada pelos fenícios e gregos na Antiguidade. O práctico é um assessor do comandante do navio, para auxiliá-lo na navegação em águas restritas, por ser conhecedor das particularidades locais, tais como ventos reinantes, marés, correntes marinhas, profundidades e perigos submersos. O comandante, responsável pela condução de seu navio, cruza os mares em longas viagens, mas a cada porto que chega, necessita da ajuda de um bom conhecedor do local para que lhe forneça um conhecimento técnico e específico sobre a navegação naquela região.

A presença do práctico a bordo não é interesse apenas do comandante do navio, mas também, e principalmente, ao Poder Público, na medida em que do exercício dessa atividade dependem a segurança da navegação, o patrimônio do armador, as vidas e o meio ambiente envolvidos. Mas, na hipótese de acidente gerador de dano, estando o práctico a bordo, surge a reflexão a respeito de a quem caberia o dever de indenizar as vítimas. Dentre os possíveis apontados, tem-se o práctico, o comandante e o armador.

No Brasil, esse tema não está muito bem definido, assim como resultado de muitas pesquisas e reflexões, evidentemente se baseando na opinião jurídica de especialistas no assunto, a presente obra trata de apontar conclusões satisfatórias para a obscuridade desse assunto de tamanha relevância.

### **3.3 Definições gerais**

"Responsabilidade civil é a obrigação que pode incumbir uma pessoa a reparar o prejuízo causado a outra, por fato próprio, ou por fato de pessoas ou coisas que dela dependam." (PIMENTA, 2007, p.)

Nos primórdios da civilização humana, ainda que houvesse um direito primitivo, não se conhecia a ideia de dano nem tampouco da sua reparação proporcional. Assim a vingança privada ou a autotutela, em outras palavras, o mal era pago com o mal, nas proporções do desejo de vingança do ofendido. Aquele que sofria uma lesão corporal, por exemplo, poderia se ver compensado com a morte do agressor.

O legislador romano, espelhado nas legislações judaica e babilônica, positivou a ideia do "talião" na Lei das XII Tábuas, que dizia que quem causasse dano estaria sujeito ao talião. Mesmo que rigorosa essa lei tentava resgatar a ideia de proporcionalidade, tendo em

vista que a reparação ficaria limitada até a máxima extensão do dano causado. Porém a vingança permanecia privada respeitando os limites que o Estado determinasse para cada caso.

Com a evolução do homem, a aplicação da lei de talião foi posta à margem devido a procura de um sistema que tirava do homem o direito de se fazer justiça com as próprias mãos. As questões eram julgadas por árbitros que sem julgar a lide, levava as partes a um consenso. A arbitragem possuía dois objetivos: conseguir o perdão do ofendido e a reparação justa do dano, sem haver a necessidade de se criar outro prejudicado. A figura do Estado passa somente a existir para assegurar o cumprimento do que foi estabelecido pela arbitragem e evitar a vingança privada. Esse processo ficou conhecido como composição.

Quando a sociedade se deu conta de que a solução de conflitos ultrapassava o interesse do particular entregou o controle das questões ao Estado. Assim os delitos eram divididos em públicos, quando afetavam a ordem pública, e os privados, quando circunscritos na esfera pessoal do ofendido. Tal acontecimento deu origem ao conceito de responsabilidade, dando ao Estado o direito de reprimir, punir e obrigar a reparação; nascia, então, o direito à indenização. O “Lex Aquilia” foi um dos primeiros documentos com o condão de criar princípios regulamentadores da reparação.

Cavaliere Filho elabora seu conceito de responsabilidade civil a partir da ideia 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. O primeiro dever jurídico é chamado de originário ou primário, que, quando violado, gera o segundo, conhecido como dever jurídico sucessivo ou secundário. Então, se alguém assina um contrato passa a ter o dever jurídico de cumpri-lo (dever originário). Para aquele que descumprir 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 (PIMENTA, 2007, p.)

### **3.3.1 Modalidades**



### **3.3.1.1 Responsabilidade Contratual ou Extracontratual**

Com base no vínculo obrigacional criou-se essa distinção de responsabilidades. Havendo o vínculo obrigacional e conseqüente inadimplemento, tem-se a responsabilidade contratual. Se o dever de indenizar surge 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. Então o dever de indenizar surge 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.

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".

### **3.3.1.2 Responsabilidade Subjetiva e Objetiva**

São formas diferentes de se visualizar o dano a obrigação de reparar o dano. Na responsabilidade subjetiva, as atenções voltam-se para 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.

### 3.3.1.3 Conduta Culposa

A responsabilidade subjetiva é assim denominada vez que exige não só a ação ou omissão do agente, mas, também, o elemento subjetivo, a culpa. A conduta do agente terá de ser, necessariamente, culposa, sendo este pressuposto essencial da obrigação de indenizar, em sede de responsabilidade subjetiva. Vale dizer que o lesado só terá direito à indenização se demonstrar a culpabilidade de agente, sob pena de arcar sozinho com os prejuízos.

A culpa, como descrita no parágrafo anterior, tem sentido amplo, abarcando toda sorte de comportamento contrário às normas e aos princípios jurídicos, independentemente de ter o agente agido ou não com intenção.

Para o Direito Penal, a distinção entre dolo e culpa é de vital importância, na medida em que a regra é punir o dolo e só, excepcionalmente, a conduta culposa, quando expressamente prevista em lei. Já na esfera civil, a reparação deverá ser proporcional ao dano sofrido pelo lesado, independentemente do grau de culpa do agente, nos moldes 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."*

Abordando-se o dolo e a culpa, cabe considerar que no dolo, a conduta do agente já nasce ilícita, ou seja, mesmo antes de praticar o ato, ele já deseja o resultado lesivo. Sua conscientemente dirigida à realização do ato ilícito.

A doutrina tem graduado a culpa de forma tripartida: grave, leve e levíssima. A culpa grave caracteriza-se pelo erro grosseiro ou pela grosseira falta de cuidado. A culpa leve é a que consiste em descumprimento de um dever de conduta relativa ao homem médio, ao "bonus pater familias". Já a culpa levíssima é marcada pela falta de atenção extraordinária que só uma pessoa muito atenta ou detentora de conhecimento específico não cometeria. Mesmo quando levíssima, a culpa faz nascer o dever de indenizar. Entretanto, o julgador não poderá negligenciar a gradação da culpa, por força da legislação vigente, conforme adverte Venosa:

Tanto o Código Civil revogado como o atual não previram expressamente essa tripartição da culpa, cujas fortes raízes históricas exigem que seja conceituada. No entanto, o Código de 2002 acena essa divisão, ao estipular no artigo 944: "Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, equitativamente, a indenização." Nessa dicção fica claro que o julgador deve necessariamente debruçar-se sobre a problemática da gradação da culpa. Não é, porém, o único caso do ordenamento (Venosa 2005: 36). (PIMENTA, 2007, p.21)

### **3.3.1.4 Dolo Eventual e Culpa Consciente**

Diz-se dolo eventual quando o agente assume o risco de produzir o resultado danoso, não se importando com as consequências.

Já a culpa consciente caracteriza-se pelo fato de o agente acreditar sinceramente que o evento danoso não ocorrerá.

Assim, um motorista, dirigindo em alta velocidade, posiciona seu carro na direção de seu inimigo, não importando se vai feri-lo ou matá-lo, age com dolo eventual. Por outro lado, se o motorista dirige em alta velocidade, acreditando ser capaz de evitar qualquer acidente, e não obtém sucesso, age com culpa consciente.

### **3.3.1.5 Culpa Presumida**

A culpa presumida avizinha-se da responsabilidade objetiva sem, entretanto, com esta se confundir.

Há situações em que a vítima experimenta grandes dificuldades de provar a culpa do agente. Se admitida a culpa presumida, inverte-se o ônus da prova, cabendo ao causador do dano provar não agiu com culpa.

### **3.3.1.6 Culpa Concorrente**

No Direito Penal não há compensação de culpas. Cada agente será responsabilizado por sua conduta na empreitada criminosa. Em sede de responsabilidade civil, o entendimento é distinto: havendo concorrente, haverá compensação. Portanto, se a vítima tiver o mesmo grau de culpa do causador do dano, as responsabilidades se compensam. Por outro lado, um agente pode responder por 2/3 e outro por 1/3 da indenização em análise, na medida do grau de culpabilidade de cada um.

### **3.3.1.7 Relação de causalidade**

Segundo o Direito Penal, o resultado, de que depende a existência do crime, somente é imputável a quem lhe deu causa.

No Direito Civil não haverá direito à reparação se não ficar provado o nexo causal, ainda que estejam presentes os danos sofridos pela vítima e a conduta ilícita do agente. Para que haja indenização, é necessário que o ato ilícito seja a causa do dano, ou seja, que o prejuízo sofrido pelo lesado seja resultado desse ato danoso.

### **3.3.1.8 Dano Experimentado pela Vítima**

O dano consiste no prejuízo sofrido pela vítima. Nem sempre o ato ilícito causa dano. Os danos podem ser divididos basicamente em: patrimoniais e morais.

O dano patrimonial é aquele que pode sofrer avaliação pecuniária, podendo ser restaurado naturalmente ou reconstituído por indenização pecuniária equivalente.

Já o dano moral é aquele que agride a dignidade da pessoa, sendo também chamado de dano imaterial ou não patrimonial.

### **3.3.1.9 Excludentes da Responsabilidade**

São fatos que impedem a concretização do nexo causal e, portanto, elidem o dever de indenizar. Há situações em que se tem um autor aparente do ato danoso, mas, após o exame técnico da relação de causalidade, verifica-se que o dano foi provocado por outro agente, ou circunstâncias outras impediram aquele de cumprir sua obrigação. Na responsabilidade aquiliana, são excludentes da responsabilidade o fato de terceiro, a culpa exclusiva da vítima, o caso fortuito e a força maior.

O Fato de Terceiro, não raro, apresenta-se como causa exclusiva do ato danoso. Nessa hipótese, há uma ruptura da relação de causalidade que exonera o causador direto do

dano do dever de indenizar a vítima. Para que isso ocorra, a causa do dano terá de acontecer exclusivamente pela ação do terceiro, e as circunstâncias deverão se apresentar, ao causador direto, de forma imprevisível e inevitável. Portanto, para que o causador aparente do dano possa ser exonerado integralmente de responsabilidade, o fato de terceiro deve revestir-se das características atribuídas ao caso fortuito e à força maior, ou seja, deve ser imprevisível e irresistível.

Na Culpa Exclusiva da Vítima não há que se falar em ausência de culpa do indigitado responsável, mas, sim, em exoneração de responsabilidade.

Definindo-se Caso Fortuito ou Força Maior devemos considerar que o próprio Código Civil não trate os dois conceitos como sinônimos, porém iguale seus efeitos jurídicos. Segundo o Código Civil o devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não houver por eles responsabilizado e o caso fortuito ou de força maior, verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

### **3.3.1.10 Responsabilidade Extracontratual Objetiva**

Todos os princípios elencados, até aqui, para a responsabilidade extracontratual subjetiva são aplicáveis à responsabilidade objetiva. Portanto, na responsabilidade objetiva, ter-se-á, também, conduta ilícita, dano e nexos causal. A exceção se dá na esfera da culpa, podendo esta existir ou não, não figurando, portanto, como exigência para fazer nascer o direito à indenização a prova desta.

Além da existência do contrato, para fazer nascer a responsabilidade contratual, necessário se faz o seu descumprimento, total ou parcial. O ilícito contratual ocorre através do inadimplemento da obrigação, ou pela mora que se materializa no retardamento, tanto no dever de pagar quanto no dever de receber. Pela máxima, tem-se que o contrato faz lei entre partes, assim, seu cumprimento é um dever primário. Quando ocorre a violação desse dever primário, nasce um novo dever secundário, chamado responsabilidade contratual.

## **4 A ATIVIDADE E RESPONSABILIDADE DO COMANDANTE**

O comandante, a bordo de seu navio, exerce funções de direito público e de direito privado, sendo estas últimas subdivididas em funções comerciais, administrativas e náuticas. Ele é o representante legal do armador a bordo, e devido a isso, possui a autoridade de tomar decisões de alto nível referentes ao navio.

A extensa lista de atribuições imposta ao comandante, força da Lei nº 9.537/97, e sua regulamentação, através das normas da autoridade marítima, depositam sobre os ombros desse homem do mar a responsabilidade extremada, dificilmente encontrada em outra categoria profissional. A grande diferença está no fato de a lei fazer do navio uma cidade flutuante, e seu chefe supremo assumir o papel de prefeito, juiz, tabelião e delegado, além de suas funções como gestor náutico.

A responsabilidade do comandante, respeitante aos acidentes e fatos da navegação, é total e isolada, não cabendo qualquer outra exegese para os diversos dispositivos legais pertinentes. Portanto, a segurança da navegação é responsabilidade exclusiva do comandante, na esfera de ação de seu navio. Essa responsabilidade é intransferível, devendo o comandante assumir pessoalmente a direção do navio todas as vezes em águas restritas ou em mar aberto, nas hipóteses risco, perigo ou emergência. O comandante é responsável pela carga de seu navio, responde pelas atitudes dos tripulantes de seu navio quando essas atitudes levam ao dano do navio, meio ambiente, carga, vidas e etc.

Cabe então reconhecer que a esse profissional seja dado todo respeito possível, porém deve-se considerar que quando o navio recebe auxílio do serviço de praticagem a responsabilidade por determinados danos deveria ser transferível do comandante do navio para outros indivíduos, ainda que parcialmente, pois a responsabilidade civil se refere de maneira geral à mera indenização de uma parte lesada, e de fato sabe-se que a responsabilidade não se resume meramente a indenizações.

## 5 OS LIMITES PARA A RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO

Antes de qualquer abordagem é necessário se considerar a relação jurídica do prático com o armador como híbrida, não se constituindo numa relação contratual perfeita, vez que não se fazem presentes alguns princípios básicos que norteiam esse tipo de relação. A existência de uma relação contratual pressupõe necessariamente a liberdade de contratar, o que não acontece em absoluto com os serviços de praticagem. A praticagem, conforme definida em lei é atividade essencial de interesse público, não havendo qualquer possibilidade de sua não utilização por parte dos armadores, nem tampouco de sua não prestação por parte dos práticos. Portanto, a relação não nasce da vontade das partes, mas, sim, por imposição legal, nos moldes do artigo 15º da Lei nº 9.537/97: "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."

O prático está sujeito também à LESTA (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário), ao Decreto nº 2.596/98 também conhecido como RLESTA, que é a regulamentação da LESTA e à NORMAN 12, que são as Normas da Autoridade Marítima para o serviço de praticagem no Brasil.

Cabe também ressaltar que o serviço do prático a bordo fica sob a responsabilidade e autoridade hierárquica do comandante, não configurando assim a relação jurídica do prático e o armador somente contratual.

Sendo o prático um assessor, segundo sua natureza jurídica apresentada no artigo 12º da Lei nº 9.537/97, fica evidente que ele ao se apresentar a bordo submete-se à autoridade do comandante, e executa seus serviços obedecendo aos contornos da assessoria, ou seja, não assume a direção do navio, pois esta é responsabilidade indelegável do comandante.

Segundo à NORMAN 12 o comandante deve agir a tempo de evitar sinistro por erro genérico de navegação ou manobra, porém a doutrina e orienta no sentido de que se o erro for tão específico ao ponto de fugir da esfera de conhecimento do comandante a responsabilidade pelo dano caberia ao prático.

A legislação brasileira permanece silente, no que tange a esse importante segmento da responsabilidade civil, obrigando advogados, juízes e tribunais a complexas exegeses e a constantes consultas ao direito comparado. Assim segundo o estudioso do assunto Matusalém Gonçalves Pimenta, apresentou uma proposta de que o dever de ressarcir

do prático não poderia exceder ao valor fixado por portaria da Autoridade Marítima, devendo este ser corrigido anualmente. A proposta seria de R\$ 30.000,00 que se aproxima do já estabelecido e bem aceito valor inserto no direito francês que serve de referência por ser a forma de legislação mais completa no assunto. E ainda, o dever de ressarcir só surgiria quando o acidente ou fato da navegação ocorrer por erro específico e isolado do prático.

Segundo Matusalém Pimenta o armador é responsável objetivamente, tendo em vista que sua atividade é de alto risco, estando, portanto, sob dicção do parágrafo único do artigo 927 do Código Civil. Logo, responde o armador pelas perdas e danos causados por seu navio, ainda que por erro de outrem, incluindo o prático. Entretanto o armador o direito de ser ressarcido pela indenização que pagou.

Isso contribui para o não surgimento de outros seguros para os práticos e evita uma superposição desnecessária já que esses riscos seriam cobertos pelos seguradores do armador como o tradicional. E ainda, essa medida contribui para não se aumentar os custos portuários, onde o serviço de praticagem está inserto, o que seria indesejável ao interesse público.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É de caráter alarmante que a comunidade marítima reflita sobre uma das polêmicas mais preocupantes da última década na atividade marítima: a redução do salário do prático brasileiro. O conhecimento de que o salário de um prático no Brasil é, em linhas gerais, muito superior ao de um oficial mercante ou oficial de marinha de guerra e somatizando todos os interesses dos armadores em economizar visando o lucro próprio, criou-se a ideia de se fixar o número de vagas de práticos em determinados portos no país e a pressão exercida de diversas formas com a finalidade de se tabular ou fixar a quantia que o serviço de praticagem deveria possuir. Assim, através da presente pesquisa é possível observar quão significantes são as responsabilidades de um prático, visto que o que há no país em termos de indenização por parte desse profissional, de fato são propostas para a reformulação das leis que ainda se apresentam de maneira muito obscura e vaga, abrindo margens à diversas indagações.

Torna-se indispensável então a profunda reflexão sobre o valor que o prático possui, não somente o valor monetário que ele representa ou seu salário, mas, sim, seu valor para a segurança da navegação e das vidas envolvidas com a atividade portuária. Levando-se em conta que na menor das hipóteses deveria o prático, segundo a proposta de Matusalém Pimenta, arcar com cerca de trinta mil reais (no máximo, e sujeito à correções anuais), não poderia tal profissional deixar de ser remunerado à altura de suas expectativas pessoais segundo sua qualificação e também deveria ser considerado que ele tem o dever de pagar do próprio salário qualquer ressarcimento ao armador lesado por sua culpa.

Finalmente, deixa-se registrado que mundialmente a filosofia quanto a esse assunto já está alinhada e pautada nos conceitos brevemente abordados nesta obra e a proposta ao leitor para concordar que para a evolução da situação da navegação brasileira e sua atividade comercial marítima faz-se necessária a flexibilidade da visão político-econômica do governo do país para se acompanhar o crescimento em ritmo acelerado em que já se encontra os países desenvolvidos na atividade marítima, inclusive quanto à remuneração dos práticos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PIMENTA, M. G. **responsabilidade civil do prático**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

255p.

**Formada a primeira mulher Prático do Brasil**. Disponível em: <projetomemoria.org>

Acesso em: 23 jul. 2014

**Praticagem Brasil**. Disponível em: <[http://praticagembrasil.com/praticagem-tem-mais-de-](http://praticagembrasil.com/praticagem-tem-mais-de)

[dois-seculos-de-historia/](http://praticagembrasil.com/praticagem-tem-mais-de)> Acesso em: 23 jul. 2014.