

**INSTITUTO ENSINAR BRASIL
FACULDADES DOCTUM DE GUARAPARI**

CEZAR PINTO VICENTE

**DA RESPONSABILIDADE CIVIL LIMITADA DO PRÁTICO NOS
ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO**

**GUARAPARI - ES
2019**

CEZAR PINTO VICENTE
FACULDADES DOCTUM DE GUARAPARI

**DA RESPONSABILIDADE CIVIL LIMITADA DO PRÁTICO NOS
ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito das Faculdades Doctum de Guarapari, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Esp. Wanessa Mota Freitas Fortes.

GUARAPARI - ES
2019

FACULDADES DOCTUM DE GUARAPARI

FOLHA DE APROVAÇÃO

O Trabalho de Conclusão de Curso intitulado: DA RESPONSABILIDADE CIVIL LIMITADA DO PRÁTICO NOS ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO, elaborado pelo aluno CEZAR PINTO VICENTE foi aprovado por todos os membros da Banca Examinadora e aceita pelo curso de DIREITO das Faculdades Doctum de Guarapari, como requisito parcial da obtenção do título de

BACHAREL EM DIREITO.

Guarapari, ____ de _____ 2019.

Prof. Esp. Wanessa Mota Freitas Fortes
Faculdades DOCTUM de Guarapari
Orientador

Prof. Antônio Ricardo Zany
Faculdades DOCTUM de Guarapari

Prof. Rubens Filho
Faculdades DOCTUM de Guarapari

À iniciadora da vida;

Mãe e rainha

Que os anjos pelo nome chama,

A senhora Sebastiana (*in memoriam*).

Quem ouve desde menino
Aprende a acreditar
Que o vento sopra o destino
Pelos caminhos do mar.
(Dorival Caymmi)

DA RESPONSABILIDADE CIVIL LIMITADA DO PRÁTICO NOS ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO

Cezar Pinto Vicente¹

(Esp.) Wanessa Mota Freitas Fortes²

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar a responsabilidade civil limitada do práctico nos acidentes de navegação. Para tanto, apresentará questões gerais no que tange à responsabilidade civil, ao Tribunal Marítimo e ao práctico, bem como apresentará a legislação voltada para o Direito Marítimo no âmbito do ordenamento jurídico brasileiro. Por fim, pretende-se abordar a forma como se dá a responsabilidade do práctico e suas particularidades, por meio de pesquisa bibliográfica, sendo adotado o método indutivo de pesquisa, com a apresentação do entendimento doutrinário brasileiro.

Palavras-chave: Direito Marítimo. Responsabilidade Civil. Prático.

1 INTRODUÇÃO

O mar sempre causou fascínio ao homem, que desde as suas primeiras experiências civilizatórias utiliza-o para o seu desenvolvimento.

Com a evolução tecnológica as atividades voltadas para a navegação foram se intensificando, reduzindo assim os riscos inerentes às atividades marítimas, tornando cada vez mais necessária a elaboração de normas com o intuito de regular tal atividade.

Com a abertura de novas rotas marítimas e com uma demanda crescente da população por produtos que atendessem suas necessidades, houve intensificação no comércio marítimo, levando à necessidade de adoção de normas específicas. Foi desta forma que surgiu o conjunto de regras conhecido como Direito Marítimo.

Atualmente, grande parte das mercadorias circulam pela via marítima, o que demonstra a importância do trabalho exercido pelo práctico a cada vez que um navio vai atracar ou desatracar do porto.

O práctico realiza a função de assessoria ao capitão da embarcação nas manobras em águas restritas, onde o risco de ocorrer algum acidente é mais

¹ Graduando em direito. E-mail: vicentepcezar@gmail.com.

² Especialista em Direito Privado. E-mail: wanessa.fortes@doctum.edu.br.

acentuado dadas as particularidades da região onde atua. Em caso de erro, e sendo este de autoria do prático, surgirá o debate em relação à responsabilidade civil deste.

Em relação ao presente trabalho, faremos uma breve abordagem a respeito do Direito Marítimo e sua relação com outros ramos do Direito, e as legislações pertinentes ao assunto no Brasil. Em seguida, trataremos da função do prático, passando pela atuação do Tribunal do Marítimo e as nuances do processo administrativo marítimo. Abordaremos de forma sucinta a responsabilidade civil e, por fim, trataremos da responsabilidade civil limitada do prático, tema desta pesquisa.

2 DO DIREITO MARÍTIMO

O Direito Marítimo como ciência jurídica consiste em um conjunto de normas, sendo regulado pelo direito público, privado e internacional, correlacionando-se assim com outros ramos do direito.

O Direito Marítimo, de forma geral, é o conjunto de normas jurídicas atinentes à navegação realizada por superfície aquática (RIPERT, 1.949, p. 9 apud VIANNA, 2.016, p. 5). Para este ramo do Direito, além das fontes imediatas (leis, decretos, tratados, acordos e convenções internacionais, etc.), os costumes, a doutrina, a jurisprudência, os princípios gerais do direito e as regras de hermenêutica também são relevantes (VIANNA, 2.016, p. 5).

Entre as normas relevantes que se aplicam ao direito marítimo brasileiro, temos a Lei nº 556/1.850 (Código Comercial), que foi parcialmente revogada pelo Código Civil de 2.002. O Código Comercial

[...] regulamenta em sua parte II questões acerca de embarcação, propriedade, partes exploradoras da embarcação, obrigações e deveres dos Comandantes, tripulação, contratos de fretamento por viagem, conhecimentos marítimos, responsabilidade por transporte marítimo, créditos privilegiados com hipoteca tácita sobre navio, avarias marítimas (particular e grossa), abalroação, dentre outros assuntos. (VIANNA, 2.016, p. 5)

Outra legislação que também se aplica ao Direito Marítimo é o Código Civil, mais precisamente o Capítulo XIV, que trata do transporte de pessoas e coisas, passando pela responsabilidade do transportador e informa o “prazo de decadência

para reclamação por perda ou avaria, sendo certo que todas as disposições são aplicáveis ao transporte marítimo, cargas ou passageiros” (VIANNA, 2.016, p. 5).

O Código de Processo Civil (Lei nº 13.105/15) também é utilizado na seara marítima. Os artigos que tratam dos protestos marítimos, vistoria de mercadorias transportadas e prazos decadenciais para reclamação de danos e avaria grossa previstos no Código Buzaid, foram mantidos no novo CPC. Outrossim, assuntos que envolvem a competência para apreciar determinadas demandas de direito marítimo também são tratados pelo novo CPC - arts. 21 e 24.

[...] em razão da universalidade do comércio marítimo, uma disputa marítima pode envolver partes de várias nacionalidades, contratos celebrados no exterior, cláusulas de eleição de foro pactuadas, bem como fatos e atos ocorridos em diversos locais. (VIANNA, 2.016, p. 5).

As operações referentes ao transporte de mercadorias, a delimitação das responsabilidades do transportador e as regras sobre faltas e avarias são reguladas pelo Decreto-Lei nº 116/1.967, regulamentado pelo Decreto de nº 64.387 de 22/04/1.969.

A Lei de nº 2.180/1.954 dispõe sobre a atuação do Tribunal Marítimo, órgão administrativo com jurisdição em todo o território nacional. Sua atuação consiste em “apreciar e julgar os acidentes e fatos da navegação, apurando responsabilidades e aplicando sanções pecuniárias, advertências ou suspensões” (VIANNA, 2.016, p. 6). A Lei nº 7.203/1.984 trata da assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

A Lei nº 7.652/1.988 versa sobre as aquisições de embarcações e registro de propriedade marítima.

A Lei nº 8.617/1.993 dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira.

Sobre este tema, destaca-se a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em Montego Bay (Jamaica), em 10/12/1982, e promulgada pelo Decreto nº 99.165/1990, que define conceitos de mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, alto-mar, plataforma continental e outros. (VIANNA, 2.016, p. 6)

A Lei nº 9.537/1.997 trata da segurança do tráfego aquaviário em águas nacionais, sendo regulamentada pelo decreto nº 2.596 de 18 de maio de 1.998.

A Lei nº 9.432/1.997 define as modalidades de navegação (cabotagem, longo curso, interior, apoio marítimo, apoio portuário), bem como disciplina as espécies de afretamento de embarcações, criando ainda o registro especial brasileiro. Esta lei foi regulamentada pelo decreto nº 2.256 de 17 de junho de 1.997.

A Lei nº 9.611/1.998 dispõe sobre o transporte multimodal de cargas, “até hoje não efetivamente implantado na prática, tendo em vista que ainda é realizada a emissão de um conhecimento de embarque para cada etapa do transporte” (VIANNA, 2.016, p. 6).

O controle, a fiscalização, a prevenção e as sanções concernentes às atividades lesivas ao meio ambiente - vazamento de substâncias nocivas ao mar por embarcações - estão previstos nas leis 9.605/1.998 e 9.966/2.000, ambas regulamentadas pelo Decreto nº 4.136/2.002.

A Lei nº 12.815/2.013 regulamenta a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. O Decreto 8.033/2.013 a regulamenta, bem como as demais legislações que tratam da exploração dos portos organizados e de instalações portuárias.

Além das legislações, ressalta-se a importância das normas oriundas de órgãos administrativos, como a DPC (Diretoria de Portos e Costas) - que edita as NORMAM's (Normas da Autoridade Marítima), normas que regulamentam de maneira específica assuntos voltados para a segurança da navegação -, a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), entre outros (VIANNA, 2.016, p. 8).

As convenções internacionais também são relevantes no direito marítimo brasileiro, disciplinando e regulamentando esta área do direito. Vale destacar que muitas das legislações maritimizadas em vigor no Brasil foram inspiradas em atos internacionais não ratificados pelo país (VIANNA, 2.016, p. 8).

De acordo com Godofredo Mendes Vianna (2.016, p. 8), entre as principais convenções ratificadas pelo Brasil, temos a Convenção para Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroamento de 1.910 (Bruxelas), promulgada pelo Decreto nº 10.773/1.914; a Convenção de Direito Internacional Privado, mais conhecido como Código Bustamante, de 13 de agosto de 1.929 (Havana, Cuba), promulgada pelo Decreto nº 18.871/1.929; a Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Relativas à Limitação de Responsabilidade dos Proprietários de Embarcação

Marítima de 1.924 (Bruxelas), promulgada pelo Decreto nº 350, em 1 de outubro de 1.935; a Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras relativas aos privilégios e hipotecas marítimas, em 10 de abril de 1.926 (Bruxelas), promulgada pelo Decreto nº 351/1.935; a Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL), promulgada pelo Decreto nº 2.508/1.998; a Convenção sobre Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), promulgada pelo Decreto nº 80.068, de 02 de agosto de 1.977; e a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, de 1.989 (Londres), ratificada pelo Decreto Legislativo nº 263/2.009.

3 DA FUNÇÃO DO PRÁTICO

Com a abertura dos portos brasileiros para as nações amigas em 1.808 e o número cada vez maior de navios visitando as águas do país, surgiu a necessidade de orientar os Comandantes dessas embarcações na navegação até os portos. Como não havia Marinha Mercante, e tampouco escolas de formação, a solução encontrada foi utilizar os pilotos portugueses (PIMENTA, 2.017, p. 49).

Conhecidos como “pilotos práticos”, termo utilizado pelo Decreto de 12 de junho de 1.808, esses profissionais, que eram pessoas ligadas ao ramo da pesca, atuavam sem conhecimento teórico, utilizando apenas o conhecimento adquirido na prática. Com o passar do tempo, por razões desconhecidas, o termo “piloto” foi deixando de ser utilizado pela legislação, sendo utilizado somente o termo “prático” (PIMENTA 2.017, p. 49).

A função exercida pelo prático, de acordo com a legislação vigente, consiste em assessoramento ao Comandante da embarcação, conforme aduz o art. 2º, XV da Lei nº 9.537/97:

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

Outrossim, de acordo com Haroldo dos Santos e Caminha Gomes (1.992, p. 133), citados por Matusalém Gonçalves Pimenta e Eliane M. Octaviano Martins (2015, p. 19):

Há, mesmo entre aqueles que pertencem à comunidade marítima, grande desconhecimento quanto às relações entre capitão e práctico. O práctico é um auxiliar técnico do comandante na embarcação nas manobras. Não assume, de maneira alguma, o comando da embarcação, nem dirige as manobras e a navegação.

Assim, o práctico auxilia o Comandante da embarcação em águas restritas fazendo com que navegue até o porto, e ao sair dele, em segurança, buscando eliminar quaisquer riscos tanto para a embarcação, quanto para o meio ambiente local.

4 DO TRIBUNAL MARÍTIMO E DO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO

A criação do Tribunal Marítimo no Brasil se deu por conta de um fato ocorrido na cidade do Rio de Janeiro, em 1.930, o qual foi crucial para que as autoridades brasileiras criassem um órgão técnico, que avaliasse as causas e as circunstâncias dos acidentes envolvendo embarcações:

A criação da Corte Marítima brasileira ocorreu em virtude de um fato constrangedor para as autoridades brasileiras, na ocasião de um incidente diplomático no ano de 1930. No dia 24 de outubro daquele ano, deixava o porto do Rio de Janeiro o paquete alemão Baden. Quando o navio cruzava a boca da barra, tendo o Pão de Açúcar à sua direita e a Fortaleza de Santa Cruz à sua esquerda, foi avisado por esta, por meio de sinalização específica, que deveria parar. O comandante do Baden, ignorando ou não compreendendo a ordem, prosseguiu viagem. O Forte do Vigia, atual Fortaleza do Duque de Caxias situada na Ponta do Leme, avisado pelas autoridades brasileiras, abriu fogo contra o paquete alemão, fazendo 21 vítimas fatais, além de vários feridos. (PIMENTA 2.013, p. 1)

O caso foi apreciado pelo Tribunal Marítimo da Alemanha, que considerou a atitude do comandante negligente e responsabilizou as fortalezas brasileiras por imprudência e negligência:

Assim, o assunto foi tratado no Brasil apenas por um inquérito administrativo. Já o TM da Alemanha julgou o caso com a devida *expertise*, considerando negligente a conduta do comandante do navio, e condenou as fortalezas brasileiras por imprudência e negligência, pelo fato de terem aberto fogo contra o navio mercante, violando o direito de passagem inocente em tempo de paz, sem as devidas medidas cautelares que o caso exigia. (PIMENTA 2.013, p. 5)

Diante do ocorrido, o governo brasileiro elaborou o Decreto nº 20.829, de 21 de dezembro de 1.931, que estabeleceu a criação da Diretoria de Marinha Mercante e os Tribunais Marítimos Administrativos (PIMENTA 2.013, p. 5).

A única menção constitucional ao Tribunal Marítimo foi feita no art. 17 das disposições transitórias da Carta Constitucional de 1.946, que dizia:

O atual Tribunal Marítimo continuará com a organização e competência que lhe atribui a legislação vigente, até que lei federal disponha a respeito, de acordo com as normas da Constituição.

Assim, atendendo à determinação constitucional foi promulgada a Lei 2.180, no ano de 1.954, também conhecida como a Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM), vigente até hoje. (FERRARI 2.017, p. 44)

O Tribunal Marítimo é um órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha do Brasil, portanto, subordinado ao Ministério da Defesa, com jurisdição em todo território nacional, sendo competente para apreciar e julgar fatos da navegação, conforme aduz o artigo 1º da Lei 2.180 de 5 de fevereiro de 1954:

O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, especificadas nesta Lei.

A função precípua da Corte Marítima consiste em julgar os acidentes e fatos de navegação, bem como exercer função registral, conforme prevê o artigo 13 da referida lei:

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; c) propondo medidas preventivas e de segurança da navegação II - manter o registro geral: a) da propriedade naval; b) da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras; c) dos armadores de navios brasileiros.

Cabe salientar que o termo “jurisdição”, conforme as palavras do professor Elpídio Donizetti (2.016, p. 82):

Jurisdição, portanto, é o poder, a função e a atividade exercidos e desenvolvidos, respectivamente, por órgãos estatais previstos em lei, com finalidade de tutelar direitos individuais ou coletivos.

No entanto, tal conceituação não se aplica à jurisdição exercida pelo Tribunal Marítimo, uma vez que não pertence ao Poder Judiciário - mas ao Poder Executivo -, sendo órgão auxiliar daquele, não desempenhando, portanto, a função jurisdicional em sentido estrito, que é a atividade exercida por aqueles órgãos previstos no art. 92 da Constituição Federal de 1.988 (XAVIER e FERNANDES 2.014, p. 11).

As decisões da Corte Marítima, conforme o art. 18 da Lei 2.180/54 têm valor probatório e se presumem certas, podendo ser revisadas posteriormente:

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.

São dotadas de presunção *iuris tantum*, devendo ser afastadas mediante prova qualificada (FERRARI 2017, p. 144).

Nesta esteira, o ilustre advogado, Carlos Medeiros Silva (1.945, p. 948-952 apud FERRARI 2.017, p. 144), ao se manifestar sobre a valoração das decisões do Tribunal Marítimo assim escreveu:

As decisões do Tribunal Marítimo Administrativo em matéria de fato, de ora em diante, não poderão, 'com leveza', para usar a expressão do Ministro OROSIMBO NONATO, ser repelidas pelos tribunais judiciais, mas poderão ser revisadas quando ferirem 'dispositivos da lei' ou quando ainda em questão de provas, incidirem em "êrro manifesto".

As decisões do Tribunal Marítimo têm, portanto, natureza jurídica de coisa julgada administrativa, conforme nos ensina Matusalém Gonçalves Pimenta e Eliane M. Octaviano Martins (2.015, p. 138):

Como demonstrado, os acórdãos finais do TM têm natureza jurídica de coisa julgada administrativa, sendo, portanto, decisões definitivas no âmbito administrativo. Estas têm caráter cogente para apontar responsáveis, aplicando-lhes as penalidades cominadas em lei.

No que tange à responsabilização dos práticos, objeto de estudo deste artigo, se dará por meio de procedimento administrativo.

A forma de apuração e, a depender do caso, da punição dos práticos estão previstas na Lei nº 2.180/54. Esse processo tem várias fases, sendo a primeira delas o inquérito, conforme prevê o art. 33 da referida Lei:

Sempre que chegar ao conhecimento de uma capitania de portos qualquer acidente ou fato da navegação será instaurado inquérito. § 1º Será competente para o inquérito.

Para Matusalém Gonçalves Pimenta (2.013, p. 55), a natureza jurídica do inquérito instaurado para apuração dos fatos e acidentes de navegação é inquisitiva:

O inquérito para apurar os acidentes e os fatos da navegação e indicar seus possíveis responsáveis tem natureza jurídica administrativa inquisitiva. Guarda, portanto, relação axiológica e ontológica com o inquérito policial, ainda que seja extrapolicial.

É competente para instaurar o Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), a Capitania dos Portos e suas delegacias:

Se a notícia do acidente ou fato da navegação chegar primeiro a uma agência da Capitania, esta deverá comunicar, imediatamente, o fato à Capitania a que estiver subordinada. Assim, o inquérito será instaurado sempre que chegar ao conhecimento de um agente da Autoridade Marítima qualquer acidente ou fato da navegação, sendo a competência para a instauração definida no art. 33 da LOTM, nos seguintes termos: a) a capitania em cuja jurisdição tiver ocorrido o acidente ou fato da navegação; b) a capitania do primeiro pôrto de escala ou arribada da embarcação; c) a capitania do pôrto de inscrição da embarcação; d) qualquer outra capitania designada pelo Tribunal. (PIMENTA 2.013, p. 56)

Os prazos do inquérito marítimo são: de 5 (cinco) dias para sua instauração (art. 33, § 2º, da Lei nº 2.180/54); 90 (noventa) dias para sua conclusão, contados da data de sua instauração até a data da homologação pelo Capitão dos Portos ou do delegado, podendo ser prorrogado mediante solicitação ao Capitão dos Portos (PIMENTA 2.013, p. 63).

Na hipótese de serem apontados responsáveis, estes terão o prazo de 10 (dez) dias para apresentar defesa prévia, conforme orienta o art. 38 da Lei Orgânica do Tribunal Marítimo:

Art. 38. Sempre que o relatório da autoridade encarregada do inquérito apontar possíveis responsáveis pelo acidente ou fato da navegação, terão

êles o prazo de dez dias contado daquele em que se der ciência das conclusões do relatório, para a apresentação de defesa prévia.

Encerrado o inquérito marítimo, este deverá ser apresentado ao Tribunal Marítimo, após a formulação de relatório:

Concluídas todas as fases, o encarregado fará, no prazo de dez dias, relatório do que tiver sido apurado, submetendo o inquérito ao Capitão dos Portos para sua aprovação. Não estando satisfeito, o comandante da Capitania pode determinar a volta do inquérito à autoridade encarregada para novas diligências ou outras providências que tais. Aprovado o inquérito pelo Capitão dos Portos, este o enviará com a máxima urgência ao TM, em cumprimento ao imperativo do art. 39 da Lei nº 2.180/54. (PIMENTA 2013, p. 65)

Ao fim de todas as fases do inquérito marítimo, inicia-se nova fase com a instauração do processo marítimo, que poderá ocorrer de três formas: a) pela Procuradoria Especial da Marinha; b) pela parte interessada e; c) por decisão do Tribunal Marítimo (PIMENTA 2.013, p. 66).

Destarte, o processo marítimo poderá ter início por iniciativa pública ou privada, sendo que a primeira se dará por representação da Procuradoria Especial da Marinha ou por iniciativa do próprio Tribunal Marítimo (art. 41, III, Lei nº 2.180/54) e a segunda por representação da parte, quando por inércia dos órgãos públicos competentes (PIMENTA 2.013, p. 66, 68 e 69).

5 DA RESPONSABILIDADE CIVIL

A palavra “responsabilidade” tem sua origem no latim *respondere*, que indica a ideia de garantia da restituição.

De acordo com a doutrina brasileira, a responsabilidade civil nasce do que se entende por descumprimento obrigacional de uma regra previamente estabelecida em contrato, ou pela falta de observância de um preceito normativo que regulamenta a vida. A noção de responsabilidade civil advém da ideia de não prejudicialidade e pode ser definida como a aplicação de medidas que venham a obrigar aquele que cause um dano a outrem a repará-lo.

As primeiras experiências da humanidade, enquanto sociedade, consideravam válidas as reações mais primitivas do ser humano como resposta ao dano sofrido. De acordo com a lição de Gonçalves (2.014, p. 24), “o dano provocava

a reação imediata, instintiva e brutal do ofendido. Não havia regras nem limitações. Não imperava, ainda, o direito. Dominava, então, a vingança privada [...].”

Após esse período, a sociedade experimentou a composição, período em que a vingança foi substituída pela composição, sempre a critério da vítima (LIMA, 1.938, p. 11 apud GONÇALVES, 2.014, p. 25). Com o passar do tempo e com as relações sociais se aperfeiçoando, as regras legislativas passaram a vedar a justiça privada.

Com isso, mudanças na forma de solucionar conflitos provenientes de dano também mudaram.

Num estágio mais avançado, quando já existe uma soberana autoridade, o legislador veda à vítima fazer justiça com as próprias mãos. A composição econômica, de voluntária que era, passa a ser obrigatória, e, ao demais disso, tarifada. (GONÇALVES 2.014, p. 25)

Destarte, o Estado assumiu a função de punir, fazendo surgir a indenização. Assim, a responsabilidade civil era colocada ao lado da responsabilidade penal (GONÇALVES 2.014, p. 25).

Foi, porém, em Roma que surgiu a ideia de se punir a culpa por danos provocados injustamente. Tal princípio fora extraído pela *Lex Aquilia de Damno*:

A *Lex Aquilia de damno* veio a cristalizar a ideia de reparação pecuniária do dano, impondo que o patrimônio do lesante suportasse o ônus da reparação, em razão do valor da *res*, esboçando-se a noção de culpa como fundamento da responsabilidade, de tal sorte que o agente se isentaria de qualquer responsabilidade se tivesse procedido sem culpa. Passou-se a atribuir o dano à conduta culposa do agente. (DINIZ 2.017, p. 28)

Com isso, passou o Direito Romano a estabelecer a responsabilidade mediante culpa como regra, influenciando todo o Direito Comparado e os Códigos mais modernos, tais como o Código Civil francês de 1.804, o Código Civil brasileiro de 1.916 e o de 2.002 (TARTUCE 2.018, p. 516).

No Brasil, o Código Criminal de 1.830, fundado na Constituição do Império, trazia a reparação natural, sempre que houvesse necessidade, ou a indenização; a reparação de forma integral, quando possível; juros reparatórios, a solidariedade, entre outros. Inicialmente, a reparação estava condicionada a uma condenação criminal. Posteriormente, o princípio da independência foi adotado, separando as jurisdições civil e criminal (GONÇALVES 2.014, p. 27).

O direito francês aprimorou algumas regras contidas nas leis romanas. Entre elas, estão: estabelecimento de um princípio geral da responsabilidade civil, deixando de ser obrigatória a composição; reparação nos casos envolvendo culpa, mesmo que leve; separação entre a responsabilidade civil - que se dá perante a vítima - e a responsabilidade penal - perante o Estado; e o surgimento da culpa contratual, originada da negligência ou da imprudência, não se ligando ao crime ou ao delito (GONÇALVES 2.014, p. 26).

O Código Civil de 1.916 adotou a teoria subjetiva, “que exige prova de culpa ou dolo do causador do dano para que seja obrigado a repará-lo” (GONÇALVES 2.014, p. 27). O Código Civil brasileiro de 2.002 seguiu o exemplo do Código de 1.916 e adotou o princípio da responsabilidade com fundamento na culpa, tendo o art. 186 definido o que é ato ilícito: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”

Com a busca pelo desenvolvimento industrial, multiplicaram-se os danos, o que fez surgir outras teorias na busca por maior proteção às vítimas. Num período mais recente, ganhou força a teoria do risco, que possui abrangência maior, cobrindo hipóteses não abarcadas por outras teorias (GONÇALVES, 2.014, p. 27):

A responsabilidade é encarada sob aspecto objetivo: o operário, vítima de acidente do trabalho, tem sempre direito à indenização, haja ou não culpa do patrão ou do acidentado. O patrão indeniza, não porque tenha culpa, mas porque é o dono da maquinaria ou dos instrumentos de trabalho que provocaram o infortúnio. (GONÇALVES, 2.014, p. 28)

Para a teoria do risco, o exercício de atividade perigosa também é considerada para fins de responsabilidade civil.

De acordo com o professor Flávio Tartuce (2.018, p. 515), existe no ordenamento jurídico brasileiro a responsabilidade civil contratual ou negocial e a responsabilidade civil extracontratual ou aquiliana, sendo esta, instituída pela *Lex Aquilia de Danmo*.

Um indivíduo poderá causar prejuízo a alguém por conta do descumprimento de uma obrigação prevista em contrato.

Quando a responsabilidade não advém de contrato, entende-se que ela é extracontratual, aplicando-se o disposto no art. 186 do Código Civil. Há aqui a inobservância de um dever legal, não havendo qualquer vínculo jurídico entre as

partes. Enquanto que na responsabilidade contratual, há o descumprimento de um acordo previamente pactuado entre elas (GONÇALVES, 2.014, p. 44).

Existem, ainda, como espécies de responsabilidade civil, a responsabilidade objetiva e subjetiva. De acordo com o professor Carlos Roberto Gonçalves (2.014, p. 48),

[...] conforme o fundamento que se dê à responsabilidade, a culpa será ou não considerada elemento da obrigação de reparar o dano. Em face da teoria clássica, a culpa era fundamento da responsabilidade. Esta teoria, também chamada de teoria da culpa, ou 'subjetiva', pressupõe a culpa como fundamento da responsabilidade civil. Em não havendo culpa, não há responsabilidade.

Desse modo, a responsabilidade subjetiva decorre da culpa, sendo esta pressuposto fundamental do dano indenizável. Assim, o agente somente será responsabilizado se sua conduta comportar o dolo ou a culpa (GONÇALVES, 2.014, p. 48).

Há casos, entretanto, em que a legislação impõe a obrigação de reparação do dano sem a presença da culpa.

Quando isto acontece, diz-se que a responsabilidade é legal ou 'objetiva', porque prescinde da culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexo de causalidade. Esta teoria, dita objetiva, ou do risco, tem como postulado que todo dano é indenizável, e deve ser reparado por quem a ele se liga por um nexo de causalidade, independentemente de culpa. (GONÇALVES, 2.014, p. 48)

Para que o agente seja obrigado a reparar o dano, não se exige a prova da responsabilidade objetiva. Tal obrigação é presumida por lei (GONÇALVES, 2.014, p. 48).

Ao analisarmos o Código Civil brasileiro, mais precisamente o art. 186, encontraremos a consagração de uma regra universalmente aceita, aquela que diz que todo dano causado a outrem deve ser reparado. Deste artigo pode-se entender a intenção do legislador, no que tange aos elementos essenciais da responsabilidade civil, são eles: ação ou omissão, culpa ou dolo do agente, relação de causalidade e o dano experimentado pela vítima (GONÇALVES, 2.014, p. 53).

A ação ou omissão é resultado da não observância de um dever legal, contratual, ou ainda, social.

O dolo consiste na vontade do agente em violar a regra, enquanto que a culpa representa a falta de diligência. Desta forma, temos que o dolo é a violação intencional de um dever jurídico.

A prova do dolo ou da culpa *stricto sensu*, segundo a teoria subjetiva, faz-se necessária para que haja a devida reparação do dano. No entanto, pela dificuldade que a vítima possui para demonstrá-los, o ordenamento jurídico brasileiro admite, em casos específicos, a responsabilização sem culpa: “a responsabilidade objetiva, com base especialmente na teoria do risco, abrangendo também casos de culpa presumida” (GONÇALVES, 2.014, p. 53).

O nexos causal corresponde ao vínculo entre o dano e a ação, de forma que aquele deverá ser resultado deste. Trata-se, portanto, de relação de causa e efeito entre a ação ou a omissão do agente e o dano.

O dano, por sua vez, é essencial para que haja a responsabilização civil. Ele pode ser material, quando atinge o patrimônio da vítima, ou moral, quando resulta da violação do direito da personalidade.

6 DA RESPONSABILIDADE CIVIL LIMITADA DO PRÁTICO

Com base no entendimento da comunidade marítima internacional, o prático sempre foi exonerado de responsabilidade civil nos danos causados por acidentes de navegação, recaindo tal responsabilização aos armadores³ e afretadores (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 14).

Em relação aos armadores, vale destacar as palavras de Jéssica Hellen da Silva Xavier e Brenda Camilli Alves Fernandes (2.014, p. 13):

No nosso ordenamento jurídico, o armador e o dono do navio possuem relações jurídicas distintas. O dono do navio poderá também ser o armador, conhecido como “armador-proprietário”, porém isso não acontece necessariamente, podendo este alugar, arrendar, fretar a embarcação, bem como contratar um terceiro para o exercício desta tarefa.

Sobre a responsabilidade do armador, se tem como consolidação internacional que danos causados a terceiros são de responsabilidade do dono, armador ou afretador, ficando isto a mercê do contrato realizado entre eles.

³ Lei nº 9.537/97: Art. 2º, III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta.

Por conta dos riscos oriundos da navegação, tornou-se indispensável a aquisição de seguros para os navios:

Para se protegerem desses riscos, os armadores buscaram a cobertura de seguros, através dos famosos “clubes de proteção” (P&I – Protection and Indemnity), com a finalidade de fazer frente aos prejuízos causados por barataria⁴ do pessoal de bordo, incluindo o comandante, os demais tripulantes e o prático. (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 14).

A relação jurídica entre prático e armador, como afirma Pimenta e Martins (2.015, p. 16), tem caráter híbrido, “não se constituindo numa relação contratual perfeita, vez que não fazem presentes alguns princípios básicos que norteiam esse tipo de relação”, como, por exemplo, a liberdade de contratar.

Outra característica não encontrada neste tipo de relação contratual é a bilateralidade, que sofre mitigação. Assim, o serviço prestado pelo prático deve ser realizado de acordo com a legislação pertinente, sendo obrigatória a previsão de cláusula informando a obrigatoriedade do cumprimento dos dispositivos legais e normativos (PIMENTA e MARTINS, 2015, p. 16).

Observa-se ainda a ausência do equilíbrio entre as partes, conforme leciona Pimenta e Martins (2015, p 16):

Também não é o que ocorre com os serviços em tela, vez que são executados sob o regime de hierarquia, senão vejamos: quando o prático se apresenta a bordo, seguido das seguintes palavras “*to master’s orders on pilot’s advice*”, ou ainda, “*aux orders du capitaine sur les conseils du pilote*”, ou seja, “sob as ordens do comandante e orientação do prático”.

Assim, o prático não assume o comando da embarcação, mas se sujeita às ordens do comandante.

A praticagem no Brasil tem sido executada por meio de acordo de prestação de serviços entre as empresas de navegação e as associações de praticagem. No entanto, como se pode observar, não é possível a classificação de tal acordo como um simples contrato (XAVIER e FERNANDES, 2.014, p. 14).

⁴ Barataria: expressão oriunda do vocábulo francês *barat* que significa engano, erro. Embora o direito inglês utilize a expressão *barraty*, apenas para os atos fraudulentos de equipagem, a doutrina internacional faz seu uso lato sensu, ou seja, para indicar qualquer erro do pessoal de bordo, por culpa ou dolo, capaz de gerar acidente ou fato da navegação (PIMENTA e MARTINS 2.015, p. 14).

Como se observa, o Comandante ao receber o práctico permanece à frente do comando da embarcação, recebendo apenas as suas orientações para uma navegação segura em águas restritas.

Quando o práctico é recebido na embarcação, este passa a integrar aquela equipe, dividindo ações e responsabilidades:

Consoante sabença geral, as normas internacionais, bem como as recomendações da *International Maritime Organization* - IMO, estabelecem a necessidade de haver um trabalho de equipe bem ajustado no passado (*bridge time*) a evitar acidentes. Essa equipe recebe o práctico a convite do comandante e em obediência aos dispositivos legais, devendo o assessor eventual a esse time se integrar de modo a dividir ações e responsabilidades. (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 19)

O item 0230, b, 4, da NORMAM-12, diz que o comandante pode dispensar a assessoria do práctico quando estiver convencido de que o seu auxílio compromete a segurança do navio:

b) Compete ao Comandante da embarcação, quando utilizando o Serviço de Praticagem: 4) Dispensar a assessoria do Prático quando convencido que o mesmo está orientando a faina de praticagem de forma perigosa, solicitando, imediatamente, um Prático substituto. Comunicar à CP/DL/AG, formalmente, no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência do fato, as razões de ordem técnica que o levaram a essa decisão.

A norma citada visa a segurança da navegação em águas restritas, no entanto, não especifica de que forma se dará o convencimento do comandante:

Pode este alegar, sempre, após um acidente, que não dispensou a assessoria do práctico porque não estava convencido de que necessitava fazê-lo? Obviamente que não, sob pena de esvaziamento da norma. (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 20).

Sobrevindo qualquer acidente de navegação em águas restritas, para identificar sobre qual agente recairá a responsabilidade, o nobre professor Matusalém Gonçalves Pimenta apresenta duas teorias, a saber, a teoria do *erro específico* e a teoria do *erro genérico*.

Ao analisar tais teorias, deve-se ter em mente que o Comandante está obrigado a ter ciência das regras de navegação, tendo conhecimento ainda das especificidades da embarcação que comanda e discutir com o práctico o plano de manobra a ser realizada em águas restritas (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p.20).

Conforme já exposto, o práctico atuará em águas restritas, ou seja, nas proximidades do porto auxiliando na chegada e a saída do navio. Contudo, há características locais que o comandante não tem conhecimento justamente por não ter navegado em tais regiões com certa frequência, fazendo-se necessário o auxílio do práctico:

Quando, por exemplo, um práctico informa o calado operacional de determinado local de atracação o comandante confia nessa informação e autoriza a manobra de seu navio. Se ao depois, verifica-se que aquela informação era incorreta, sendo esta a causa do acidente, certamente que o práctico deverá ser responsabilizado pelo seu erro. Erro este [...] ESPECÍFICO. (PIMENTA e MARTINS, 2015, p. 21)

Observa-se que a teoria do *erro específico* está relacionada àqueles acidentes provenientes de erro cometido exclusivamente pelo práctico, quando o Comandante não tiver conhecimento das especificidades da navegação naquela região.

Por outro lado, quando o acidente resultar de atitude pouco diligente do comandante estaremos diante da hipótese abarcada pela teoria do *erro genérico*:

Situação diversa, por exemplo, se configura quando há uma navegação planejada, com pontos previamente demarcados para as mudanças de rumo, e, em um desses pontos com curva à direita, o práctico sugere o leme todo a bombordo. O que se espera de um comandante atento e diligente é a não aceitação da assessoria e a determinação de leme todo a boreste, corrigindo imediatamente o erro ou equívoco de seu auxiliar. Se, ao contrário, permanece inerte, em desalinho com a norma, e o navio, ao sair do canal, encalha, deverá responder pelo erro [...] GENÉRICO. (PIMENTA e MARTINS, 2015, p. 21)

Em resumo, se o erro, ainda que partir do práctico, mas perceptível pelo comandante, e este não corrigi-lo, ocasionando assim um acidente de navegação, estaremos diante de um *erro genérico*, portanto, diante da *teoria do erro genérico*. No entanto, há peculiaridades locais que fogem do conhecimento do comandante e, se o acidente resultar de erro específico do práctico, estaremos diante de um *erro específico*, ou seja, diante da *teoria do erro específico*.

Como se observa, o práctico somente será responsabilizado quando o acidente ou fato de navegação decorrer de erro específico do práctico acerca de particularidades da região, não tendo como saber o comandante. O Tribunal Marítimo poderá aplicar-lhe sanções, porém, no âmbito administrativo. Tal sanção

não poderá ser encarada como precedente para a propositura de uma ação indenizatória pelo terceiro prejudicado no âmbito civil (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p.22).

Em relação à responsabilidade civil perante terceiro prejudicado, interessante analisar os argumentos trazidos pelo nobre professor Matusalém Gonçalves Pimenta (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 22) a respeito do caso:

a) Responsabilidade objetiva do armador: Conforme exposição feita anteriormente, a comunidade marítima internacional entende que a responsabilidade recairá sobre o armador, em relação aos danos causados por erro dos práticos (XAVIER e FERNANDES, 2.014, p. 15).

Ressalta-se a previsão contida no parágrafo 5º do art. 7º da Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos em Conexão com o Transporte de Substâncias Nocivas e Perigosas por Mar, em Londres, citada por Pimenta e Martins (2.015, p. 24), de pessoas que não poderão ser demandadas nas ações indenizatórias interpostas por terceiros:

[...] no claim form 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 services for the ship.⁵

b) O práctico enquadra-se na noção de preposição: “A responsabilidade objetiva do armador também é caracterizada pelo fato de o práctico enquadrar-se na noção de preposição [...]” (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 24). Para entendermos a noção de preposição apresentada, o nobre professor cita Silvio de Salvo Venosa (2.005, p. 87 e 88 apud PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 25):

Há, geralmente, uma dependência ou sujeição do preposto ao comitente, decorrente da autoridade deste, ou seja, o direito de dar ordens e instruções sobre o modo de cumprir as funções que são atribuídas ao preposto, assim como o direito de fiscalizar e até intervir no trabalho.

Tal entendimento se encaixa ao entendimento já exposto, que diz que o práctico apenas assessora o comandante na manobra marítima, conforme aduz o art.

⁵ [...] nenhum pedido de indenização por danos sob esta Convenção ou de outra forma pode ser feito contra: [...] (b) o piloto ou qualquer outra pessoa que, não sendo membro da tripulação, realize serviços para o navio.

9º da Lei nº 9.537/97: “Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.”

Ainda, de acordo com o art. 932, III, combinado com o art. 933, ambos 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. [...] As pessoas indicadas nos incisos I a V do artigo antecedente, ainda que não haja culpa de sua parte, responderão pelos atos praticados pelos terceiros ali referidos.

c) O risco assumido pelo armador: A aventura marítima impõe riscos que podem trazer prejuízos em valores altíssimos. Com o intuito de proteger o navio, a tripulação e conseqüentemente a carga, os armadores buscaram os “Clubes de Proteção” (*P&I - Protection and Indemnity*). Assim, inegável que o armador exerça atividade de risco, sendo a responsabilidade civil objetiva imposta em razão da Teoria do Risco (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 27).

Destarte, enquadra-se a atividade exercida pelo armador no art. 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.

Assim sendo, o armador obriga-se perante o terceiro lesado, isentando o prático de indenizar.

Em relação à responsabilidade civil do prático perante o armador, conforme já explanado, deve-se observar de onde partiu a causa do acidente ou fato de navegação. Se ocorreu por erro específico do prático, este poderá figurar no polo passivo da ação de regresso:

[...] na hipótese de acidente ou fato de navegação por erro específico de navegação ou manobra do prático, conforme os parâmetros já estabelecidos, poderá o armador, pela *actio in rem verso*, levar o prático ao polo passivo de uma ação indenizatória. (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 30)

No entanto, o armador deverá apresentar provas robustas que comprovem sua alegação, sob pena de indeferimento da ação proposta “por não se enquadrar

nas exigências para a responsabilização, quando se está em sede de responsabilidade civil” (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 30).

Já no caso de erro genérico, tendo o Tribunal Marítimo condenado o Comandante e o prático, “a causa adequada para o dano terá sido a omissão do Comandante, por não ter dispensado a assessoria do prático como lhe é exigido por imposição normativa”. Assim, o limite para se alcançar a responsabilidade civil do prático passará por ação de regresso intentada pelo armador, quando for estabelecido que a causa do acidente de navegação se der por erro específico do prático. (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 30 e 31)

A única hipótese em que não haverá dúvidas quanto ao dever do prático de ressarcir o armador será nos casos em que o prático venha a ser apontado pelo Tribunal Marítimo como único agente responsável pelo dano causado, sendo obrigatória a indicação de que o comandante não poderia reverter a situação (PIMENTA e MARTINS, 2.015, p. 30).

Desta forma, observa-se que a limitação da responsabilidade civil do prático, ainda que de forma bastante dificultosa, poderá ocorrer.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com o que foi exposto, a atividade do prático é de suma importância para o desenvolvimento, seja ele econômico ou social, uma vez que em sua atuação há a busca da perfeição nas manobras de atracação e desatracação da embarcação do porto, visando impedir avarias tanto para o navio e sua tripulação, quanto ao meio ambiente.

Como visto, o prático atua como mero auxiliar do comandante da embarcação, sendo necessária, de acordo com a teoria do erro genérico e do erro específico, a análise do agente causador do acidente, ou seja, se o prático ou o comandante. Sendo, o acidente provocado por erro do prático, mas perceptível pelo comandante e este nada fizer para corrigi-lo, o prático estará isento de responsabilidade. No entanto, sendo o erro de autoria do prático, e não podendo o comandante reverter, por falta de conhecimento do local onde navega, a responsabilidade recairá sobre o prático, sendo, portanto, uma responsabilidade civil limitada.

Observa-se, ainda, a importância do Poder Público na busca da resolução de conflitos oriundos da seara marítima, com atuação no âmbito administrativo do Tribunal Marítimo, que poderá aplicar sanção disciplinar, multa, ou até mesmo o cancelamento da licença para exercer a profissão de prático.

DE LA RESPONSABILITÉ CIVIL LIMITÉ DU PRATICIEN DANS LES ACCIDENTS DE NAVIGATION

Cezar Pinto Vicente
(Esp.) Wanessa Mota Freitas Fortes

RÉSUMÉ

Le présent travail a l'objectif d'analyser la responsabilité civile limitée du praticien dans les accidents de navigation. A cette fin, il posera des questions générales sur la responsabilité civile, au cours maritime et au praticien, ainsi que la législation tournée au Droit Maritime dans le cadre de l'ordonnement juridique brésilien. Enfin, il est destiné à aborder comment la responsabilité du praticien et ses particularités, à travers une recherche bibliographique, en adoptant la méthode de recherche inductive, avec la présentation de la compréhension doctrinale brésilienne.

Mots clés: Droit maritime, responsabilité civile, praticien.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei Nº 556, de 25 de junho de 1850. Código Comercial. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l0556-1850.htm>. Acessado em: 17 de abril de 2019.

BRASIL. Lei Nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm>. Acessado em: 15 de abril de 2019.

BRASIL. Lei Nº 13.105, de 16 de março de 2015. Institui o Código de Processo Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm>. Acessado em: 18 de abril de 2019.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 116, de 25 de janeiro de 1967. Dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0116.htm>. Acessado em: 03 de maio de 2019.

BRASIL. Decreto Nº 64.387, de 22 de abril de 1969. Regulamenta o Decreto-lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967, que dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando das faltas e avarias. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D64387.htm>. Acessado em: 03 de maio de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180.htm>. Acessado em: 21 de abril de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 7.203, de 3 de julho de 1984. Dispõe Sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/L7203.htm>. Acessado em: 03 de maio de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988. Dispõe sobre o registro da Propriedade Marítima e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7652.htm>. Acessado em: 07 de maio de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm>. Acessado em: 07 de maio de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm>. Acesado em 04 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 2.596, de 18 de maio de 1998. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2596.htm>. Acessado em: 04 de maio de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm>. Acessado em: 08 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 2.256, de 17 de junho de 1997. Regulamenta o Registro Especial Brasileiro - REB, para embarcações de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1997/D2256.htm>. Acessado em 07 de maio de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9611.htm>. Acessado em: 08 de maio de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 9.605, de 12 de fevereiro 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm>. Acessado em: 08 de maio de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm>. Acessado em 08 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei no 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm>. Acessado em: 08 de maio de 2.019.

BRASIL. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acessado em: 09 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm>. Acessado em: 09 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 10.773, de 19 de fevereiro de 1914. Promulga as Convenções sobre abalroação e assistência marítima, assignadas em Bruxellas a 23 de setembro de 1910. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1910-1929/D10773.htm>. Acessado em: 09 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 18.871, de 13 de agosto de 1929. Promulga a Convenção de direito internacional privado, de Havana. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18871-13-agosto->

1929-549000-publicacaooriginal-64246-pe.html>. Acessado em: 08 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 350, de 1º de outubro de 1935. Promulga a Convenção Internacional, para a unificação de certas regras relativas á limitação da responsabilidade dos proprietarios de embarcações maritimas e respectivo Protocollo de Assignatura, firmados entre o Brasil e varios paizes. em Bruxellas, a 25 de agosto de 1924, por ocasião da Conferencia Internacional de Direito Maritimo, reunida na mesma capital. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d350.htm>. Acessado em: 08 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 351, de 1º de outubro de 1935. Promulga a Convenção Internacional, para a unificação de certas regras relativas aos privilegios e hypothecas maritimas e o respectivo protocollo de assignatura, firmados entre o Brasil e varios paizes, em Bruxellas, a 10 de abril de 1926, por ocasião da Conferencia Internacional de Direito Maritimo, reunida na mesma capital. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-351-1-outubro-1935-549895-publicacaooriginal-65431-pe.html>>. Acessado em: 09 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 2.508, de 4 de março de 1998. Promulga a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2508.htm>. Acessado em: 09 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Nº 80.068, de 2 de agosto de 1977. Promulga a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-80068-2-agosto-1977-428971-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acessado em: 08 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto Legislativo Nº 263, de 2009. Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, celebrada em Londres, em 28 de abril de 1989. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2009/decretolegislativo-263-10-junho-2009-588740-publicacaooriginal-113460-pl.html>>. Acessado em: 08 de maio de 2.019.

BRASIL. Decreto nº 20.829, de 21 de Dezembro de 1931. Cria a Diretoria da Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20829-21-dezembro-1931-519452-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acessado em: 08 de maio de 2.019.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro: responsabilidade civil**. 31. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

DONIZETTI, Elpídio. **Curso Didático de Direito Processual Civil**. 20. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

FERRARI, Sérgio. **Tribunal Marítimo: Natureza e funções**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil brasileiro: Responsabilidade civil**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2014;
MARINHA DO BRASIL. Normam-12/DPC 1ª revisão: Normas da autoridade marítima para o serviço de praticagem. 2011. Disponível em:
<https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normas/NORMA_M-12_DPC_Mod19.pdf>. Acesso em 13 de abril de 2019.

MARTINS, Eliane M. Octaviano; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito Marítimo: Reflexões Doutrinárias: Sugestões para monografias, dissertações e teses**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo Marítimo: formalidades e tramitação**. 2. ed. Barueri: Manole, 2013.

TARTUCE, Flávio. **Manual de Direito Civil: volume único**. 8. ed. Rio de Janeiro: Método, 2018.

VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: FGV Direito, 2016. Disponível em:
https://diretorio.fgv.br/sites/diretorio.fgv.br/files/u1882/direito_maritimo_2016-2_1.pdf. Acesso em: 02 de abril de 2019.

XAVIER, Jéssica Hellen da Silva; FERNANDES, Brenda Camilli Alves. A Responsabilidade Civil do Prático: Dos diplomas legais à prática do Porto de Natal. **EmpíricaBR - Revista Brasileira de Gestão, Negócio e Tecnologia da Informação**, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 2-24, dez. 2014. ISSN 2447-178X. Disponível em:
<<http://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/EmpiricaBR/article/view/2909>>. Acesso em: 08 de abril de 2019.