

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.275, DE 2021

Acrescenta parágrafo único ao Art. 34 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para dispor sobre responsabilidade administrativa, dos práticos, e civil, dos armadores.

Autor: Deputado CARLOS BEZERRA

Relator: Deputado MARCOS TAVARES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 1.275, de 2021, que “Acrescenta parágrafo único ao Art. 34 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para dispor sobre responsabilidade administrativa, dos práticos, e civil, dos armadores”. A iniciativa, de autoria do Deputado Carlos Bezerra, determina que os práticos respondam administrativamente apenas por erros e omissões inerentes ao exercício profissional, sem prejuízo da responsabilização criminal. Aos armadores, a proposta atribui o dever de indenizar eventuais danos que decorram de acidentes e fatores inerentes à navegação.

Na justificação do projeto, baseada em artigo de autoria da cientista política e advogada Nadja Buhatem Maluf, publicado na Revista Portogente, em 2019, afirma-se “que não há norma específica no ordenamento jurídico brasileiro estabelecendo diretrizes sobre a responsabilidade civil deste profissional em caso de culpa ou dolo no exercício da sua atividade”. Diz-se que o prático atua como preposto do comandante, a este não cabendo delegar a responsabilidade pela direção do navio. Nesse sentido, argumenta-se, não parece justo aplicar graves sanções ao prático “quando houver culpa subjetiva do comandante e objetiva do armador daquela empresa de transporte”.



* C D 2 5 2 9 4 6 4 1 6 4 0 0 *

marítimo". Alega-se, ainda, que os armadores possuem apólices altíssimas de seguro, podendo utilizá-las e, se for o caso, exercer direito de regresso contra o prático. Segundo artigo citado na justificação, "o limite para a responsabilidade civil do prático se dará tão somente mediante ação de regresso, com prova clara do Tribunal Marítimo condenando o prático por dano tipificado no transporte marítimo e fato impossível de ter sido evitado pelo comandante".

Findo o prazo regimental, foi apresentada apenas uma emenda. O autor, Deputado Júlio Lopes, altera a redação do dispositivo que foi acrescentado ao art. 34 da Lei nº 9.537/97, de forma que o prático responda tanto administrativa como financeiramente por erros e omissões que ocorram no exercício da profissão, devendo compartilhar com o armador a responsabilidade de indenizar danos decorrentes de acidentes e fatores da navegação, nos termos estabelecidos em juízo.

Em junho de 2022, o relator anterior, Deputado Carlos Chiodini, apresentou parecer pela aprovação da matéria, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda 1 da CVT. O parecer de S. Exa. não chegou a ser votado.

Após a Comissão de Viação e Transportes, a matéria irá à Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria foi objeto de apreciação do relator anterior, Deputado Carlos Chiodini. Por não fazer ressalvas à análise de S.Exa., passo a transcrever seu voto, manifestando meu voto ao final.

"O objetivo do projeto de lei em exame é eximir os práticos de responsabilização cível por danos que decorram de erro ou omissão seus, no exercício da profissão. Hoje, a lei setorial é silente a respeito do tema, cabendo ao juiz, na hipótese de matéria dessa natureza ir ao contencioso, decidir



* C D 2 5 2 9 4 6 4 1 6 4 0 0 *

com fundamento nos ditames do Código Civil, valendo-se, é claro, das provas que lhe forem trazidas e dos termos de eventual decisão do Tribunal Marítimo, a quem compete apurar e julgar, na esfera administrativa, os acidentes e fatos da navegação.

Em regra, na ocorrência de dano a terceiro, será a empresa de navegação para a qual o prático prestava assessoria a bordo quem o acionará judicialmente, valendo-se do chamado direito de regresso. Isso porquanto, na prática – em função da responsabilidade objetiva do transportador – são as empresas de navegação que respondem diretamente pelos danos impostos a terceiros, assim como aos que adquiriram o serviço de transporte. Para isso, contratam apólices de seguro capazes de fazer frente a tais despesas, que costumam ser de grande monta.

Ocorre que, por força da desproporcionalidade entre a usual dimensão financeira dos danos derivados de acidentes e fatos da navegação e a capacidade dos práticos de repará-los, são incomuns os processos desse tipo e, mais ainda, condenações que permitam à empresa de navegação reaver parte substantiva do que gastou em indenizações.

Em resumo, muito embora se verifique a lacuna legal a que se fez menção, ela não vem suscitando problemas frequentes nem importantes, já que são raras as situações nas quais o prático, mesmo comprovadamente culpado pelo acidente, possui condição de ressarcir a empresa de navegação das despesas incorridas.

Isso não significa, no entanto, que seja conveniente deixar de tratar do assunto em lei específica, posto que sempre subsistirá o risco de se ir produzindo decisões em dissonância com a jurisprudência e a doutrina, de forma que os práticos passem a ser responsabilizados civilmente por danos



* C D 2 5 2 9 4 6 4 1 6 4 0 0 *

que não são capazes de reparar. Nessa hipótese, restaria às associações de práticos também contratar seguro de responsabilidade civil, como já o fazem as empresas de navegação, a fim de proteger o corpo de profissionais de revezes na justiça. Esse, precisamente, é modelo já admitido na legislação dos Estados Unidos: a empresa de navegação pode contratar serviço de praticagem com ou sem seguro. Todavia, a experiência naquele país tem mostrado que a opção da praticagem segurada não encontra demanda relevante. O encarecimento das operações, em face da contratação de seguro pelos práticos, torna a alternativa pouco atrativa para as empresas, que precisam gastar mais por cada manobra de entrada e saída de suas embarcações nos portos (cerca de 235 dólares em acréscimo). No fim das contas, ao se duplicar a exigência de seguros para dar conta dos mesmos danos, o modelo dual rate, praticado por alguns estados norte-americanos, acaba gerando mais ônus do que benefícios à indústria de transporte marítimo.

Diferentemente da abordagem norte-americana, o mais usual, nos outros países, é limitar a responsabilidade civil do prático, de sorte que ele possa responder por danos até determinado valor, compatível com a realidade econômica da atividade e com sua capacidade de pagamento.

Esse caminho tem algumas vantagens. Ao estreitar o espaço de arbítrio dos magistrados, reduz-se a imprevisibilidade do resultado de demandas judiciais que envolvam os práticos. Garante-se a estes profissionais mais segurança em relação aos riscos de sua atividade, sem que haja prejuízo para os que dependem da reparação de danos, que continuarão cobertos pelo seguro de responsabilidade civil contratado pelas empresas de navegação. De outra parte, prever expressamente a possibilidade de uma reparação, ainda



* C D 2 5 2 9 4 6 4 1 6 4 0 0 *

que limitada, diminui o risco moral decorrente de legislação eventualmente muito permissiva, que impedissem por completo a cobrança de indenizações dos práticos, devidas por seus atos e omissões.

Assim, entendendo que a iniciativa em exame é salutar, mas que pode ser aperfeiçoada, apresenta-se substitutivo com as seguintes linhas: (i) o prático não responde civilmente a terceiros por danos que tenha causado no curso de serviço de praticagem; (ii) aquele que reparou os danos advindos de acidente causado por força exclusiva de erro ou omissão do prático possui direito de regresso contra ele, até o limite fixado em regulamento pelo Poder Executivo, acrescido do valor cobrado pelo serviço de praticagem durante o qual tenha ocorrido o evento; (iii) as associações de praticagem não respondem civilmente, sob nenhuma forma, pelos danos causados por erro ou omissão de prático, associado seu.

Apesar de se entender mais prudente deixar ao Poder Executivo a tarefa de definir o limite de regresso aqui mencionado, cabe notar que em outros países as normas legais costumam fixar um valor indenizatório máximo, acrescido do preço ou taxa que tenha sido cobrado pelo serviço de praticagem. Geralmente, esse valor indenizatório fixo costuma variar de mil a dez mil dólares. A quantia a ser estabelecida pelo Poder Executivo, portanto, tenderá a estar em conformidade com a prática internacional.

Em relação à emenda do nobre Deputado Júlio Lopes (advoga que o prático responda tanto administrativa como financeiramente por erros e omissões que ocorram no exercício da profissão, devendo compartilhar com o armador a responsabilidade de indenizar danos decorrentes de acidentes e fatores da navegação, nos termos estabelecidos em juízo), acredita-se que ela seja uma solução menos adequada para o problema em questão do que a adotada no substitutivo. Deixar



* C D 2 5 2 9 4 6 4 1 6 4 0 0 *

que o prático compartilhe com o armador o dever de indenizar, nos termos estabelecidos em juízo, não parece opção que garanta a almejada segurança jurídica no caso, expondo desnecessariamente essa categoria profissional. De mais a mais, tal solução não é sustentada pela experiência da comunidade internacional, que costuma optar, como já se disse, pela limitação de responsabilidade civil do prático”.

Assim, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.275, de 2021, nos termos do substitutivo anexo, e pela **rejeição** da Emenda nº 1.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2025.

Deputado **MARCOS TAVARES**
Relator

2024-9351



* C D 2 2 5 2 9 4 6 4 1 6 4 0 0 *



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.275, DE 2021

Acrescenta art. 15-A à Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para dispor sobre responsabilidade civil dos práticos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 15-A à Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que “Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”, com a finalidade de estabelecer os parâmetros da responsabilidade civil dos práticos, por acidente ou fato da navegação ocorrido durante a prestação do serviço de praticagem.

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 15-A. O prático não é responsável civilmente perante terceiros por danos decorrentes de acidente ou fato da navegação, durante a prestação do serviço de praticagem.

§ 1º Se erro específico e isolado do prático tiver sido a causa determinante do acidente ou fato da navegação, cabe, a quem tenha reparado os danos, direito de regresso contra o prático.

§ 2º O dever de ressarcir, fixado no § 1º, não poderá exceder limite definido em regulamento pelo Poder Executivo, acrescido do valor cobrado pelo serviço de praticagem durante o qual tenha ocorrido o acidente ou fato da navegação.

§ 3º A associação de praticagem não responde solidariamente ou subsidiariamente pelos danos que o prático, associado seu, tenha causado durante a prestação do serviço de praticagem.”



* C D 2 5 2 9 4 6 4 1 6 4 0 0 *

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2024.

Deputado **MARCOS TAVARES**
Relator

2024-9351

Apresentação: 08/04/2025 13:23:28.180 - CVT
PRL 3 CVT => PL 1275/2021
PRL n.3



* C D 2 2 5 2 9 4 6 4 1 6 4 0 0 *



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252946416400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marcos Tavares