



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.275-A, DE 2021 **(Do Sr. Carlos Bezerra)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo, e pela rejeição da emenda apresentada nesta Comissão (relator: DEP. CARLOS CHIODINI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,
RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. CARLOS BEZERRA)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A 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”, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 34

Parágrafo único. Sem prejuízo da responsabilização criminal, os práticos respondem administrativamente apenas por erros ou omissões inerentes ao exercício da profissão, competindo aos armadores a responsabilidade civil de indenizar eventuais danos decorrentes de acidentes e fatores inerentes à navegação.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei acrescenta parágrafo único ao art. 34 da Lei 9537, de 11 de dezembro de 1997, para dispor sobre responsabilidade administrativa dos práticos.

A cientista política e advogada Nadja Buhatem Maluf publicou o artigo “Uma revisitação acerca da responsabilidade civil do prático”, no



Portogente, em 10 de julho de 2019, que alerta sobre a necessidade da modificação aqui proposta:

“Uma revisitação acerca da responsabilidade civil do práctico

O serviço de [Praticagem](#) é requisito essencial ao [transporte marítimo](#) seguro e eficaz no Brasil e na maior parte do mundo. O práctico tem por função auxiliar o comandante nas manobras de ingresso e atracação nos portos, o que levanta a discussão acerca de suas responsabilidades em caso de erro ou acidente da navegação. Contratempos geralmente levam a prejuízos financeiros significativos, além de ambientais e da salvaguarda humana.

Cabe sublinhar 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. Trata-se aqui de ocupante com extenso conhecimento das peculiaridades de uma determinada região repleta de variações: ventos, rochas submersas, correntes de maré, bancos de areia e clima, entre outros. Fatores estes que devem ser considerados quanto à segurança da embarcação, da mercadoria e, sobretudo, da vida humana, tornando essencial sua codificação e legislação sólida no tocante à responsabilidade do práctico.

Vale mencionar o caso da colisão do navio "N/M Sanko Rejoice" com o cais da CADAM, no rio Jarí, no estado do Pará, em julho de 2000. O Tribunal Marítimo, com base no laudo pericial, entendeu que houve erro de manobra por imperícia do práctico e negligência do comandante. O primeiro, responsável pela atracação segura e o segundo corroborou com sua omissão, pois de acordo com o acórdão daquela Corte o comandante "assistia a tudo passivamente, embora confessasse perceber as imperfeições praticadas pelo práctico". Decidiram então, por unanimidade, pela procedência da preliminar apresentada pela empresa "Jari Celulose S/A" e condenando cada um (prático e comandante) à pena de multa no valor de mil reais.

Diante de norma limitada frente a outras nações de tradição em shipping, ressalta Matusalém Pimenta, práctico e doutrinador, que não há relação contratual nem mesmo de prestação de serviço, como alguns defendem na área maritimista. Isso porque não há liberdade de contratar, pois ao práctico não há a opção da recusa na prestação deste serviço, sendo inócuo imputar apenas a ele, e quando conveniente, certas sanções.

Ainda no contexto quanto à natureza jurídica de assessoramento ao comandante, o práctico é um "preposto"



auxiliar técnico perante as manobras desenvolvidas pela embarcação. Ademais, a [Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário \(LESTA\)](#), em seu artigo 2º, estabeleceu que tal responsabilidade é intransferível, sendo dever do comandante a direção do navio, quando estiver em águas restritas ou mar aberto. Nessa linha, não parece justo à boa parte da doutrina o posicionamento da Corte Marítima ao impor ao práctico graves sanções quando houver culpa subjetiva do comandante e objetiva do armador daquela empresa de transporte marítimo.

Outro fator relevante é que os armadores possuem apólices altíssimas de seguro e que mesmo não estando o práctico coberto por um seguro sempre haverá os Clubes de Proteção que arcarão com danos a terceiros, já previsto pelo nosso Código Civil, em que aquele que causa o dano fica obrigado a repará-lo (art. 927). Outrossim, não convém obrigar uma pessoa jurídica suportar custos elevados, além de ter seu patrimônio dilapidado frente a uma indenização ostensiva resultante de ação de responsabilidade, gerando insegurança ao exercício da atividade.

Da responsabilidade civil perante ao armador, resta óbvio o direito de regresso, por meio de ação própria face o causador do incidente. E o limite para a responsabilidade civil do práctico se dará tão somente mediante ação de regresso, com prova clara do Tribunal Marítimo condenando o práctico por dano tipificado no transporte marítimo e fato impossível de ter sido evitado pelo comandante.

Convenhamos que viver em sociedade seria espantoso se todos fizessem aquilo que bem entendessem, sem parâmetros, para não dizer que seria impossível. Isto posto, é dever do Estado criar regras claras que ditem sobre a liberdade ampla do indivíduo para se relacionar com seus pares, inclusive na navegação.

Frisa-se por fim que a violação de limites implica em ofensa ao direito alheio, cabendo ao infrator repará-lo por descumprir normas rotineiras, sem o caráter punitivo, e sim visando tão somente a conservação dos bens jurídicos em discussão.”

Com essas razões apresentamos o presente Projeto de Lei e rogamos aos nossos pares apoio para a sua aprovação

Sala das Sessões, em de de 2021.



2019-25783

Deputado CARLOS BEZERRA

4

Apresentação: 07/04/2021 14:49 - Mesa

PL n.1275/2021

Documento eletrônico assinado por Carlos Bezerra (MDB/MT), através do ponto SDR_56400, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO V
DAS PENALIDADES

.....

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

.....

.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Julio Lopes (PP-RJ)

Apresentação: 03/08/2021 15:59 - CVT
EMC I CVT => PL 1275/2021

EMC n.1

[Redacted]

[Redacted] Nº 1.275/2021

[Redacted] DE LEI 1275/2021

([Redacted] JULIO LOPES)

[Redacted]

Art. 1º A 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”, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 34

Parágrafo único. Sem prejuízo da responsabilização criminal, os práticos respondem administrativamente e financeiramente por erros ou omissões inerentes ao exercício da profissão, compartilhando com os armadores a responsabilidade civil de indenizar eventuais danos decorrentes de acidentes e fatores inerentes à navegação a serem estabelecidos em juízo.”

[Redacted], 2 de agosto de 2021.

DEPUTADO JULIO LOPES



Endereço: Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 429, 4º andar.
Assinado eletronicamente pelo(a) Deputado(a) Julio Lopes
E-mail: dep.juliolopes@camara.leg.br
Para verificar a assinatura, acesse <https://informa.certificadodigital.camara.leg.br/CD219810101400>
Telefone: (61) 3215-5429



* CD 219810101400 *



JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei traz ao Legislativo importante vácuo legal, pois o artigo 34 da Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997 é omissivo em tratar da responsabilidade do prático, em caso de acidentes, ainda que a legislação os considere como uma atividade de assessoria ao Comandante (art. 12 da mesma Lei).

Por outro lado, a mesma lei impõe aos armadores e comandantes a contratação da referida assessoria por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. (art. 12 da mesma Lei).

A habilitação dos práticos para prestar a assessoria compulsória cabe à Marinha do Brasil, que trata a questão com o devido rigor necessário para fazer frente aos elevados riscos da atividade e expressivos valores envolvidos, seja com o dano causado ao navio, seja o causado pelo navio. Entretanto, seguramente uma assessoria incorreta ou extemporânea pode causar um acidente de proporções variadas e não há como negar a responsabilidade solidária do prático ao comandante que ao fim sempre será o responsável final pela segurança da embarcação, uma vez que esta responsabilidade é intransferível.

Contratempos geralmente levam a prejuízos financeiros significativos e, na ausência de legislação tratando objetivamente da responsabilidade civil do prático em caso de culpa ou dolo no exercício da sua atividade, os acidentes ou incidentes ocorridos são julgados apenas pelo Tribunal Marítimo, com imposição de multas e penas administrativas aos práticos, cabendo ao armador as indenizações decorrentes do acidente ou incidente.

Tendo como premissa o fato de que a obrigação de prático a bordo decorre de exigência da Marinha, e que não há qualquer ingerência sobre a escolha daquele pelo armador, resta clara a ausência de relação comercial entre as partes envolvidas, uma vez que a obrigação da contratação do serviço decorre de lei e não do contrato. Nesse sentido, em havendo qualquer prejuízo causado pelo prático durante a manobra, seja por sua culpa ou dolo, necessária se faz a reparação do dano por ele causado. Assim, a despeito da ação de regresso autônoma passível de ser ajuizada *a posteriori* em face do prático, caber-se-ia ainda a denúncia da lide in *simultaneus processos*, nos termos do que preconizam os artigos 125 a 129 do CPC.

No exercício das atividades de transporte marítimo é cediço que os armadores possuem apólices de seguro compatíveis com a atividade exercida, mas isto não deve ser utilizado como justificativa para eximir o prático de responsabilidades financeiras e administrativas quando da culpa ou dolo, mesmo na qualidade de assessor do comandante.

Não há que se falar em dilapidar patrimônio uma vez que a falta de regulação econômica da atividade tem possibilitado que os práticos imponham preços exorbitantes que possibilitam arcar com apólices de seguro e ou investimentos que suportem possíveis indenizações compartilhadas.

Desta forma apresentamos a presente emenda ao Projeto de Lei para o devido equilíbrio das responsabilidades resguardando a preservação do meio ambiente marinho e a segurança da vida humana no mar.



Endereço: Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 429, 4º andar.

Assinado eletronicamente pelo(a) Deputado(a) dep.juliolopes@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://informa.autenticidade.sistema.camara.leg.br/CD219810101400>

Telefone: (61) 3215-5429



CD219810101400



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Julio Lopes (PP-RJ)

, 2 de agosto de 2021.

DEPUTADO JULIO LOPES

Apresentação: 03/08/2021 15:59 - CVT
EMC I CVT => PL 1275/2021

EMC n.1



Endereço: Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 429, 4º andar.
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes
E-mail: dep.juliolopes@camara.leg.br
Para verificar a assinatura, acesse <https://informa.certificadocamara.leg.br/camara.leg.br/CD219810101400>
Telefone: (61) 3215-5429



* CD 219810101400 *

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 justificção 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*”.



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



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



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 práctico, 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



que limitada, diminui o risco moral decorrente de legislação eventualmente muito permissiva, que impedisse 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



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



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.”



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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.275, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.275/2021, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda nº 1 apresentada na CVT, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcos Tavares.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Cristiane Lopes, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Helena Lima, Henderson Pinto, Hugo Leal, Lêda Borges, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Miguel Lombardi, Ricardo Ayres, Zé Neto e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente





PROJETO DE LEI Nº 1.275, DE 2021
SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

§ 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.”

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

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

**Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente**

Apresentação: 12/03/2026 07:45:17.930 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1275/2021

SBT-A n.1



FIM DO DOCUMENTO