

# INTRODUÇÃO

Sempre que um navio efetua Manobras de Praticagem, o prático é requisitado. Ele coleta, integra e avalia, em tempo real, variáveis que influenciam o comportamento da embarcação que está manobrando. Buscam a perfeição em cada etapa de sua atividade.

Os práticos são profissionais que conhecem profundamente as águas nas quais atuam e são requisitados a bordo por sua especialidade em conduzir embarcações mantendo o meio ambiente, a tripulação, o navio e sua carga livre de riscos. Nesse trabalho a precisão é indispensável, além de muito equilíbrio emocional mesmo sabendo que as dificuldades e adversidades fazem parte da profissão.

No Brasil os práticos pertencem a entidades regionais, que são congregadas pelo CONAPRA (Conselho Nacional de Praticagem). São ligados internacionalmente ao International Maritime Pilots' Association (IMPA), uma organização não-governamental.

A legislação internacional exige práticos atualizados que dominem as novas tecnologias. Estão em aperfeiçoamento constante, conhecem amplamente as particularidades marítimas e todos devem ser bilíngües.

O serviço de praticagem é utilizado em todos os portos do mundo. “Praticagem no Brasil” é um tema interessante e muito polêmico. A profissão desperta admiração e interesse nos demais profissionais marítimos. Com esta monografia pretende-se, de forma clara e objetiva, defini-la, mostrar sua importância, os requisitos para se tornar um profissional nesta área, além de abordar assuntos presentes no cotidiano do profissional, como equipamentos, serviços, ZPs, entre outros.

# **CAPÍTULO I**

## **O Serviço de Praticagem**

### **1.1 - O Serviço de Praticagem**

O Serviço de Praticagem tem história no Brasil desde o seu descobrimento, mas só foi regulamentado em 12 de junho de 1808, após a Abertura dos Portos às Nações Amigas por Dom João VI, através de um decreto assinado pelo Visconde de Anaida (Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), criando a função de Piloto-Prático da Barra da Cidade do Rio de Janeiro.

Esse serviço trata-se do conjunto de atividades de assessoria ao Comandante de uma embarcação, ao entrar ou demandar um porto, com a finalidade de auxiliá-lo na tomada de decisões devido as características particulares de cada porto, que dificultam a livre entrada e saída do navio e também tem por finalidade de reforçar a segurança da navegação e evitar possíveis danos ao meio ambiente proveniente de avarias na embarcação.

No Brasil, a Praticagem é exercida por 24 Sociedades Civis Uniprofissionais, responsáveis pela alocação do Prático e pela aquisição, implementação e operação ininterrupta de uma infra-estrutura que o apóia, constituída de Ataláias, lanchas, seus operadores e tripulantes. Dependendo do porto brasileiro, esse serviço pode ser obrigatório ou não.

Além da assessoria ao Comandante, o Serviço de Praticagem também tem como objetivo auxiliar a Marinha do Brasil tanto na Monitoração das condições de navegação quanto nas sinalizações náutica desde os portos até suas vias de acesso.

A Praticagem, embora conhecida por poucas pessoas, é essencial para a economia do país, visto que mais de 90% da importação e exportação de produtos são realizados por meio marítimo. Por conseguinte, é através deste serviço que garantimos concomitantemente a integridade da embarcação e da mercadoria.

## **1.2 A Formação da Praticagem**

A história da Praticagem data de aproximadamente 3000 anos antes de Cristo, onde já era observada uma intensa atividade no comércio marítimo entre as civilizações Egípcia, Suméria e Acádia, que precederam os Gregos, Romanos e Fenícios. Foi nessa época, por necessidade de um apoio a navegação em águas restritas, que foi surgindo essa prestação de serviços que mais tarde seria conhecida como Praticagem.

Junto com a evolução do homem e com o desenvolvimento da Marinha mercante, cresceu também a responsabilidade da Praticagem, até então uma atividade não organizada. A necessidade de se fazer uma mudança foi devido a alguns marinheiros e pescadores locais que realizavam o Serviço de Praticagem de forma desonesta, pois embarcavam nos navios que necessitavam de seus serviços e deliberadamente os saqueavam e depois os encalhavam intencionalmente. Essa infeliz prática ficou evidente para as Leis de Oleron, que legislavam o seguinte: caso o “lodeman” (guia) encalhasse o navio por falha própria, seria preso ao molinete e decapitado pela tripulação, que por sua vez, não seria julgada porque o práctico teria cometido um ato de alta traição pela sua “praticagem de má fé”. O fato de encalhar navios também apareceu no século XIV e para dar fim a ela, uma lei similar à Lei de Oleron foi elaborada, só que em vez de decapitados, os “práticos” eram pendurados nos mastros.

Na Inglaterra, os Práticos foram conhecidos como “bold hovers” (pilotos ousados), que esperavam as fragatas em canais estreitos, para conduzi-las com

seus conhecimentos de ventos, correntes, profundidade e perigo. Mas foi em 1514, com a criação da Casa da Trindade e seu Guia de Marinheiros, que a praticagem se tornou organizada.

No Brasil, mesmo tendo notícias da existência deste serviço desde o ano de 1737 no porto de Rio Grande-RS, o primeiro Serviço de Praticagem organizado se deu após a Abertura dos Portos, sendo hoje, uma atividade regulamentada pela Marinha do Brasil.

### **1.3 Estrutura da Praticagem no Brasil**

Nos dias de hoje, graças ao desenvolvimento tecnológico que possuímos, o Serviço de Praticagem evoluiu muito, passou de uma organização não regulamentada à Sociedades Cívís Uniprofissionais que dispõe de Legislações e Autoridades Marítimas que regulamentam a profissão. A praticagem está dividida em Zonas de Praticagem (ZP) ao longo da costa brasileira, toda ZP possui uma infra estrutura de apoio constituída de Lanchas, Ataláia e seus operadores trabalham 24 horas por dia.

As praticagens são organizadas por estados, com exceção da Bacia Amazônica Oriental que abrange mais de um estado, e nestes, uma ou mais ZP's, a critério do Diretor de Portos e Costas em função de particularidades de cada área. São considerados: o tempo de praticagem, a frequência de navios, a sua tonelagem, entre outros aspectos vinculados à segurança da navegação.

#### **1.3.1 Zonas de Praticagem (ZP's)**

As Zonas de Praticagem são áreas geográficas delimitadas pelo Diretor de Portos e Costas (DPC), como representante da Autoridade Marítima para a segurança do tráfego aquaviário, que devido suas peculiaridades exigem a experiência e o conhecimento da região, constituído de um pessoal altamente qualificado, os Práticos.

Seguem as ZP's, suas respectivas sociedades e área de abrangência:

- ZP 1 – Fazendinha (AP) / Itacoatiara (AM)
- Sociedade: União dos Práticos da Bacia Amazônica Oriental Ltda. (UNIPILOT)

Esta Zona de Praticagem está compreendida a partir do paralelo 00° 03'S (Fazendinha-AP) para o interior do rio Amazonas, aí incluídos os acessos pelo canal sul até a cidade de Itacoatiara-AM, ou o acesso pela região dos estreitos a sudoeste da Ilha de Marajó, a partir da Ilha de Mosqueteiro-PA até a cidade de Itacoatiara-AM. Os serviços neste trecho da ZP são obrigatórios. No trecho compreendido entre o acesso pela barra norte, a partir da bóia número 02 do canal Grande do Curuá até o paralelo 00° 03'S, os serviços de praticagem estão disponíveis ao navegante em caráter facultativo. As hidrovias principais de praticagem dessa ZP são entre o porto de Belém-PA e o porto de Macapá-AP, por meio da região das ilhas; entre o porto de Belém-PA e a cidade de Itacoatiara-AM, através da região das ilhas; entre o porto de Macapá-AP e a cidade de Itacoatiara-AM.

O canal norte do rio Amazonas (do mar para o interior), o canal sul e os acessos às regiões das Ilhas e Estreitos, bem como os rios Jarí, Tocantins, Xingu, Tapajós e Trombetas são hidrovias extensivas desta ZP. Os navios que demandam o porto de Itacoatiara-AM ou terminais existentes naquela cidade não necessitam trocar de prático, pois ambas as praticagens estão habilitadas para as manobras necessárias. Os navios que zarpam do Porto de Itacoatiara-AM ou terminais e demandam em direção à foz do rio Amazonas, necessitam apenas solicitar práticos da ZP Fazendinha-Itacoatiara.

- ZP 2 – Itacoatiara-AM / Tabatinga-AM
- Sociedade: Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia Ltda.

Essa Zona de Praticagem está compreendida a partir do través da cidade de Itacoatiara à montante para interior, constituída de todas as suas hidrovias, portos e terminais até a cidade de Tabatinga. Somente os navios que estejam passando ao Largo de Itacoatiara que não forem atracar naquele porto, deverão efetuar a troca de prático. A hidrovia básica da Zona de Praticagem é do través da cidade de Itacoatiara até o Porto de Tabatinga. Os rios Madeira, Negro,

Branco, Purus, Acre, Japurá e Iça são consideradas hidrovias extensivas desta zona de praticagem. A praticagem nesta ZP é obrigatória.

- ZP 3 –Belém(PA)
- Sociedade: Barra do Pará – Belém – Vila do Conde e Adjacências Serviço de Praticagem S/C Ltda.

Compreende o acesso pelo canal do Quiriri (ou Marajó), ou pelo canal do Espadarte, no rio Paraná, a partir dos pontos de espera de Prático, situados a juzante da extremidade externa do Banco Xingu e Cabeço do Norte e do situado a juzante do Baixo Espadarte até o porto de Belém, fundeadouro do Capim e o Porto de Vila do Conde. O canal Quiriri (ou Marajó), considerado facultativo, só se aplica à navios nacionais e estrangeiros que não transportem cargas perigosas. Nesta ZP, a Praticagem é obrigatória, exceto para o trecho considerado facultativo.

- ZP 4 – Itaqui, Alumar e Ponta da Madeira (MA)
- Sociedade: ServPrat – Serviço de Praticagem da Baía de São Marcos Ltda.

A ZP para os portos de Itaqui, Alumar e Ponta da Madeira está dividida em dois trechos. O primeiro, está compreendido entre o acesso ao canal varrido, nas proximidades da BF-1, até a bóia 19. Os serviços nesse trecho da ZP estão disponíveis ao navegante em caráter facultativo, devendo ser solicitados com antecedência. O segundo, está compreendido entre a bóia 19 e os três terminais. Os serviços nesse trecho são obrigatórios. Navios com 11 metros ou mais de calado recebem o práctico na proximidades da bóia 17. O canal de acesso aos três terminais possui 55 milhas de extensão e profundidade mínima de 23 metros na baixa mar. Devido à grande variação da maré, que pode atingir 7 metros de amplitude, a corrente pode atingir 6 nós de velocidade na canal.

O serviço de praticagem nesta ZP é executado pela ServPrat, sediada na Avenida Litorânea, 10 – Caolho – São Luís – MA, que conta com 14 prácticos. O transporte do práctico aos navios é feito pela SMTM – São Marcos Transportes

Marítimos, empresa responsável pela frota de lanchas. Cinco lanchas integram a frota. São três os portos e terminais atendidos pela praticagem.

- ZP 5 - Fortaleza e Pecem (CE)
- Sociedade: Ceará Marine Pilots – Empresa de Praticagem do Estado do Ceará Ltda.

A Praticagem é obrigatória desde o ponto de espera de Prático até a atracação.

- ZP 6 – Areia Branca (RN)
- Sociedade: Areia Branca Pilots – Empresa de Praticagem Ltda.

A Praticagem é obrigatória desde o ponto de espera de Prático até a atracação.

- ZP 7 – Natal (RN)
- Sociedade: Associação dos Práticos dos Portos do Estado do Rio Grande do Norte

A Praticagem é obrigatória desde o ponto de espera de Prático até a atracação.

- ZP 8 – Cabedelo (PA)
- Sociedade: Praticagem de Cabedelo S/C Ltda.

A Praticagem é obrigatória desde o ponto de espera de Prático até a atracação.

- ZP 9 – Recife e Suape (PE)
- Sociedade: Pernambuco Pilots Empresa de Praticagem S/C Ltda.

Para Recife a área limitada por uma circunferência de uma milha de raio, com centro no Farolete Sul do quebra-mar sobre o banco do Inglês a qualquer ponto do interior do porto. Para Suape a partir do alinhamento da ponta do quebra-mar e a ponta do Cabo de Santo Agostinho, até o local de atracação; a praticagem é obrigatória.

- ZP 10 – Maceió e Terminal da Salgema (AL)
- Sociedade: Maceió Pilots – Empresa de Praticagem do Estado de Alagoas S/C Ltda.

Do ponto de espera de Prático até a atracação. A praticagem nesta ZP é obrigatória.

- ZP 11 –Redes e Terminal Portuário de Sergipe TPS (SE)
- Sociedade: Praticagem de Sergipe – Serviço de Praticagem do Estado de Sergipe S/C Ltda.

Do ponto de espera de Prático até a atracação. A praticagem nesta ZP é obrigatória.

- ZP 12 – Salvador, Aratú, São Roque, Usiba, Dow Química e Temadre(BA)
- Sociedade: Salvador Pilots – Serviço de Praticagem dos Portos da Baía de Todos os Santos S/C Ltda.

Do ponto de espera do Prático até o local de atracação. A praticagem é facultativa para as embarcações nacionais e estrangeiras, de qualquer arqueação bruta, que entrem na Baía de Todos os Santos em demanda ao fundeadouro de Monte Serrat ou que suspendam desse fundeadouro para sair em direção a barra. A praticagem é obrigatória nos terminais de Aratu, São Roque, Usiba, Dow Química e Temadre.

- ZP 13 – Ilhéus (BA)
- Sociedade: Ilhéus Marine Pilots – Serviço de Praticagem do Porto de Ilhéus S/C Ltda.

A praticagem neste porto é facultativa, sendo do ponto de espera do prático até o local de atracação.

- ZP 14 – Vitória, Tubarão, Praia Mole, Barra do Riacho e Ubú (ES)
- Sociedade: Praticagem do Espírito Santo S/C Ltda.



A praticagem neste porto é obrigatória. A área de Vitória, Tubarão e Praia Mole é compreendida entre os alinhamentos do meridiano 040° 14'W e paralelo 20° 20'S para o interior até o local de atracação. A área da Barra do Riacho e Ubú vai do ponto de espera do práctico ao local de atracação.

- ZP 15 – Rio de Janeiro, Niterói, Sepetiba, Angra e Forno (RJ)
- Sociedade: Rio Pilots – Empresa de Praticagem do Estado do Rio de Janeiro S/C Ltda.

A área do Rio de Janeiro e Niterói são compreendidas do alinhamento da ponta de Copacabana com a Ilha do Pai, Ilha do Pai – Ilha da Mãe e ponta de Itaipú para interior da Baía de Guanabara. A praticagem nos portos e terminais desse trecho é obrigatória.

Já a área de Sepetiba, Ilha Guaíba, Ilha Grande (TEBIG) e Angra vão da entrada Leste do alinhamento entre a Ilha das Palmas e a Ponta Grossa da Marambaia para o interior das Baías de Sepetiba e da Ilha Grande. Pela entrada Oeste do alinhamento entre a Ilha Deserta e o Lago do Jerônimo, para o interior da Baía da Ilha Grande. A praticagem é obrigatória.

A área do Forno vai do alinhamento da Ilha dos Porcos com a parte central da Ilha de Cabo Frio até o Local de atracação, a praticagem no porto desse trecho também é obrigatória.

- ZP 16 - Estado de São Paulo (SP)
- Sociedade: Práticos – Serviço de Praticagem do Porto de Santos e Baixada Santista S/C Ltda.

A Praticagem é obrigatória nessa ZP.

A área que abrange o porto de Santos vai do paralelo 24°00'33''S até o local de atracação

- ZP 17 – Estado do Paraná (PR)
- Sociedade: Paranaguá Pilots – Serviço de Praticagem S/C Ltda.

Do ponto de espera de práctico, demandando os portos pelos canais Sueste ou da Galheta até os locais de atracação, sendo a praticagem obrigatória.

- ZP 18 – São Francisco do Sul(SC)
- Sociedade: Itajaí Práticos Serviço de Praticagem S/C Ltda.; Imbituba Pilots Serviço de Praticagem S/C Ltda.; São Francisco Pilots Empresa de Praticagem da Barra e Porto de São Francisco do Sul S/C Ltda.

Do ponto de espera de práctico até o local de atracação. A praticagem nesta ZP é obrigatória, com exceção de Imbituba.

- ZP 19 – Rio Grande (RS)
- Sociedade: Práticos da Barra do Rio Grande(RS) Serviço de Praticagem S/C Ltda.

Do ponto de espera de práctico até o local de atracação, praticagem obrigatória.

- ZP 20 – Lagoa dos Patos e Portos Interiores(RS)
- Sociedade: Praticagem da Lagoa dos Patos, Rio, Portos e Terminais Interiores S/C Ltda.

Do ponto de espera de práctico até o local de atracação, praticagem obrigatória.

- ZP 21 - Itajaí, Shell, Dow Química e Liquigás (SC)

### **1.3.2 Atalhias (Estações de Praticagem)**

A Atalaia está estruturada de forma que se possa atender de maneira eficiente e ininterrupta às necessidades do serviço de praticagem. Faz parte do conjunto de suas instalações, a área para atracação da lancha. Nas áreas em que, devido as características da região, não é possível agrupar todas as partes de sua estrutura operacional num mesmo local, elas estarão localizadas o mais próximo possível uma das outras e com meios de comunicação confiáveis e suficientes

para garantir sua operação como se estivessem agrupadas. Compões também a sua estrutura operacional, instalações apropriadas para alojar os práticos de serviço, bem como, as tripulações das lanchas que estiverem de prontidão. Na Atalaia é feito o controle dos navios que farão uso de seus serviços.

Devido sua importância, as Atalaias são homologadas pelo representante regional/local da Autoridade Marítima para operar e, para tanto, são dotadas de itens mínimos e necessários para que atendam ao serviço de praticagem. Poderão ser instalados outros equipamentos a critério da Associação de Praticagem, ou do responsável pela Atalaia, para auxiliar nas tarefas.

#### **1.4 Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA)**

O CONAPRA é uma associação profissional, sem fins lucrativos, que contempla todos os Práticos brasileiros e tem por finalidade representá-los diante de todas as Autoridades Governamentais e entidades representativas de setores do meio marítimo nas questões ligadas aos Serviços de Praticagem.

Através da Diretoria de Portos e Costas (DPC), o CONAPRA fica com a responsabilidade de realizar inspeções e laudos periciais necessários à homologação de lanchas de praticagem e Atalaias e também homologação da habilitação operacional de suas tripulações.

A entidade é reconhecida pela Marinha do Brasil como Órgão de Representação Nacional de Praticagem, com tarefas específicas previstas na Normam-12 (Norma da Autoridade Marítima para Serviço de Praticagem) e em Portarias da DPC.

Sendo, portanto, uma instituição de suma importância para a organização das empresas de praticagem. O CONAPRA tem alguns objetivos tais como: promover o contínuo aprimoramento da qualidade e da eficiência dos Serviços de Praticagem; atuar por delegação de competência da Autoridade Marítima auxiliando no controle e fiscalização do exercício profissional dos práticos; participar da Banca Examinadora do processo seletivo de Praticante de Prático;

atuar como Assessor / Moderador nos acordos regionais sobre fixação de preço de praticagem nas diversas ZP; representar seus associados nos termos do Art. 5, inciso XXI da Constituição, inclusive perante organismos internacionais e organizações não governamentais com ação no país ou no exterior; consolidar a própria inserção e estimular e apoiar a inserção de seus associados nas comunidades marítimas Regionais, Nacional e Internacional; e promover o programa de atualização profissional para os Práticos.

Além dos objetivos, o CONAPRA também se compromete a: cooperar com a Autoridade Marítima em assuntos do interesse naval e da segurança do tráfego aquaviário; garantia de condições justas e equivalentes de competição entre os agentes econômicos da indústria marítima e da operação portuária, através da prevenção e da eliminação de regimes de preferência ou de exclusão no acesso de embarcações a canais, passagens, fundeadouros, bacias de manobra, portos, terminais, diques e estaleiros; salvaguarda da vida humana, proteção da integridade de embarcações e de seus passageiros, tripulantes e cargas; preservação do meio ambiente e proteção do patrimônio público e privado sob interferência do tráfego aquaviário no interior de zonas de praticagem e em suas proximidades, particularmente quanto ao transporte aquaviário de cargas perigosas, segundo a classificação da Organização Marítima Internacional - IMO; preservação da autogestão dos Práticos sobre os Serviços de Praticagem, instituída em decorrência do Decreto nº 119 de 6 de novembro de 1961 e prevista no capítulo do Artigo 13 da Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA); e preservação da integridade dos instrumentos imprescindíveis para execução dos Serviços de Praticagem no estado da arte, compatível com as características locais do tráfego aquaviário, os quais são representados pelas respectivas estruturas de apoio administrativo e operacional, mantidas pelas Entidades de Praticagem, onde estão incluídas as Estações e as Lanchas de Praticagem com as respectivas guarnições especializadas.

# **CAPÍTULO II**

## **O PRÁTICO**

### **2.1) Definição**

O práctico é um profissional que possui profundo conhecimento da região em que atua, devendo estar familiarizado com dados sobre profundidade, geografia do local, clima, entre outros. Ele deve ter habilidade na condução de embarcações, além de ser responsável pelo controle e direcionamento dos rumos de uma embarcação em águas locais desconhecidas pelo Comandante.

Suas responsabilidades são preservar a vida humana, o ambiente aquático e a proteção do patrimônio público ou privado envolvido na manobra, ou seja: navios, lanchas, rebocadores e instalações portuárias.

### **2.2) Deveres**

#### **2.2.1) Do Prático**

Abaixo seguem alguns exemplos de deveres do Prático conforme descrito na NORMAM 12:

- Auxiliar o Comandante da embarcação atendendo, com presteza e de forma eficiente, as exigências do Serviço de Praticagem;
- Manter-se apto a prestar o Serviço de Praticagem em todos os tipos de embarcações e em toda a extensão da ZP;
- Estabelecer as comunicações necessárias com outras embarcações trafegando na ZP para garantir a segurança local;
- Comunicar à CP/DL/AG qualquer alteração ou irregularidade observada na sinalização náutica, além de variações de profundidade e de correnteza dos rios, canais, barras e portos, assim como quaisquer outras informações de interesse à segurança do tráfego aquaviário;
- Manter-se atualizado quanto às particularidades do governo, da propulsão e das condições gerais das embarcações;

- Manter-se atualizado quanto às alterações promovidas nos diversos documentos náuticos e nas características dos faróis, balizamentos e outros auxílios aos navegantes na ZP;
- Cooperar nas atividades de busca e salvamento (SAR) e de levantamentos hidrográficos na sua ZP, quando solicitados pela CP/DL/AG;
- Sempre executar as atividades do Serviço de Praticagem, mesmo quando ocorrer divergência com a empresa de navegação, sem qualquer prejuízo para a continuidade do Serviço;
- Manter-se em disponibilidade na ZP, durante todo o Período de Escala, para atender a qualquer faina de praticagem;
- Apresentar-se para a faina de praticagem em perfeitas condições física e mental, não tendo ingerido substâncias ou medicamentos que possam vir a comprometer o desempenho de suas atividades, especialmente o tempo de reação e de julgamento.

### **2.2.2) Do Comandante**

As ações do Prático devem ser monitoradas permanentemente. Sua presença a bordo não retira as obrigações do Comandante, nem de sua tripulação.

Assim como os deveres do Prático, os do Comandante com relação ao Prático também constam na NORMAM 12. Alguns estão listados abaixo:

- Informar ao Prático as condições de manobra da embarcação;
- Fornecer os elementos materiais e as informações necessárias para o desempenho do Serviço, particularmente o calado de navegação;
- Fiscalizar a execução do Serviço, devendo comunicar à CP/DL/AG qualquer anormalidade;
- Dispensar o auxílio do Prático quando convencido de que ele está conduzindo a embarcação de maneira perigosa e, neste caso, solicitar um Prático substituto, comunicando à CP/DL/AG, em no máximo 24 horas, as razões de ordem técnica que o levaram a essa decisão;

- Alojjar o Prático a bordo nas mesmas condições às oferecidas aos seus oficiais;
- Cumprir as regras nacionais e internacionais de segurança, em especial as que tratam do embarque e desembarque de Prático; e
- Não dispensar o Prático antes do ponto de espera de Prático da respectiva ZP, quando esta for de praticagem obrigatória.

### **2.3) Como ingressar na carreira**

Nos portos, as lotações são fixadas pela Autoridade Marítima (Comando da Marinha) com as eventuais vagas preenchidas por Praticantes de Prático em concurso nacional. O concurso aborda temas sobre Navegação, Manobra de Embarcações, Arte Naval, Marinharia, Comunicações, Inglês Técnico Marítimo, entre outras disciplinas, além de provas práticas e de títulos. Após a fase de seleção, o candidato à vaga de Praticante de Prático é submetido a um intensivo programa de treinamento supervisionado pela Autoridade Marítima, que verifica o aprendizado do candidato em exame prático específico. Neste longo treinamento, o Praticante, além de identificar e memorizar toda a geografia da região, seus ventos, marés e correntes nas quatro estações do ano, acompanha e executa, sob supervisão de todos os Práticos, as manobras em seus diferentes canais e terminais. Habilita-se ainda a coordenar a ação conjugada dos rebocadores e passa a dominar e empregar todos os avanços tecnológicos disponíveis na atividade.

Para participar do processo seletivo, os interessados deverão:

- Ser brasileiro, com idade mínima de 21 anos completos ou a completar no ano do exame;
- Possuir diploma de graduação de nível superior ou habilitação profissional correspondente, devidamente registrada no Ministério da Educação ou no Conselho Federal de Educação;
- Ser aquaviário da seção de convés ou máquinas, de nível igual ou superior a 4 (quatro) ou possuir a correspondência com as categorias profissionais, de acordo com normas específicas da Autoridade Marítima

ou pertencer ao grupo de amadores, no mínimo na categoria de Mestre-Amador ou possuir a correspondência com as categorias de amadores, de acordo com normas específicas da Autoridade Marítima;

- Gozar de perfeita sanidade física e mental;
- Não ser militar reformado por invalidez definitiva ou civil aposentado por invalidez permanente;
- Estar em dia com o serviço militar;
- Estar quite com as obrigações eleitorais;

## **2.4) Afastamento do Prático**

Conforme descrito na NORMAM 12, o Prático pode ser afastado do seu ofício por diversos motivos, e estes estão discriminados abaixo:

a) Para o afastamento definitivo e cancelamento do Certificado de Habilitação:

- Incapacidade psicofísica definitiva (atestada por Junta de Saúde da MB – Marinha do Brasil);
- Penalidade aplicada em decorrência de Inquérito Administrativo;
- Decisão irrecorrível do Tribunal Marítimo;
- Deixar de exercer a profissão por mais de 24 meses;
- Por decisão do Prático em requerimento ao DPC (Diretor de Portos e Costas), encaminhado pelo Capitão dos Portos (CP) com jurisdição sobre a ZP.

b) Para o afastamento temporário<sup>2</sup> e suspensão do exercício da atividade:

- Perda temporária da capacidade psicofísica (atestada por Junta de Saúde da Marinha do Brasil);
- Deixar de apresentar o Laudo de Avaliação Médica e Psicofísica do Prático na época estabelecida;
- Penalidade aplicada em decorrência de Inquérito Administrativo;



- Imposição de medida de apreensão do Certificado de Habilitação;
- Por decisão irrecorrível do Tribunal Marítimo;
- Deixar de cumprir o Plano de Manutenção da Habilitação;
- Deixar de realizar o Curso de Atualização para Práticos dentro da periodicidade estabelecida; ou
- Por decisão do Prático em requerimento ao Capitão dos Portos, especificando a razão e o prazo do afastamento.

## **2.5) Dificuldades da Profissão**

Numa entrevista feita pela aluna da EFOMM Lidiane Aparecida Rodrigues Almeida no ano de 2007, ao Prático Cláudio França foi verificado que o mesmo considera sua profissão de risco e que sente o peso de milhões de reais em suas mãos. O Prático afirmou que os acidentes mais freqüentes ocorrem no momento do embarque e desembarque e considera o desembarque mais perigoso do que o próprio embarque. Cláudio tem um amigo da mesma profissão que caiu no mar ao passar da escada de portaló para a de quebra-peito. Ele não conseguiu se segurar. O amigo ficou abalado psicologicamente e “não está conseguindo embarcar”, disse Cláudio. O prático também mencionou que já teve medo de embarcar inúmeras vezes, mas que nunca fugiu de suas responsabilidades. Comentou sobre a dificuldade de embarcar devido a idade, que no ano de 2007 era de 45 anos, e pensou em como essa dificuldade só aumenta conforme o avanço da idade.

Numa outra entrevista, agora feita pelo aluno da EFOMM Círio Cipri Cipriano no ano de 2009, ao prático Alexandre Rocha da ZP 21 (Itajaí e Navegantes), foi feita uma pergunta a respeito da escala de serviço. Se ela causa fadiga. E o prático respondeu que estava boa naquele ano. Mas que ocorrera alteração devido à tragédia climática que abatera Itajaí em novembro de 2008, ano anterior à entrevista. Antes desta tragédia, a fadiga já estava afetando um ou outro profissional. Então a Autoridade Marítima abriu mais seis vagas para esta Zona de Praticagem em 2008. A partir deste ano, Alexandre sentiu a melhora em sua escala de serviço.

## 2.6) Experiência de um jovem prático da ZP15

Realizei uma entrevista com o Prático Leonardo França, de 28 anos de idade. Quando lhe foi perguntado sobre o porquê de essa carreira ser bastante almejada pelos aquaviários, ele respondeu que é pela possibilidade de se passar mais tempo em casa. É curioso o fato de não responder que o salário seja o fator que mais chama a atenção dos marítimos. No caso de Leonardo, o mais importante é trabalhar perto de casa e considerar sua escala de serviço satisfatória.

Explicou que os práticos trabalham numa escala única de rodízio e que o serviço deve ser ininterrupto. Comentou que trabalha quatro dias e folga quatro e que, no Rio, são dez práticos por dia que entram no rodízio de manobras. Cada um fazendo, em média, cinco manobras diárias. Fez uma analogia ao serviço dos taxistas para exemplificar este rodízio: após completar uma corrida, o taxista entra para o “fim da fila” e espera para realizar a próxima. Da mesma maneira, o prático entra para o “fim da fila” após a realização de uma manobra.

Foi perguntado se considera mais difícil o ingresso na carreira de prático no Brasil ou no exterior e respondeu que, pelo seu ponto de vista, no Brasil é melhor o ingresso. Na Europa, por exemplo, um dos requisitos é ser Comandante e para ele, esperar até se tornar um, seria muito mais complicado. Para se tornar um prático, Leonardo estudou sozinho durante dois anos. Estudou dez meses para a ZP01, porque na época só abria concurso para lá. E depois estudou mais 10 meses para a ZP15, da qual faz parte hoje em dia. Leonardo já possui um ano e meio de carreira até a presente data.

A respeito de acidentes, disse que já ocorreu com um amigo, há pouco tempo, ao descer da escada de quebra-peito para a lancha. Devido ao mal tempo, o rapaz pegou uma vaga forte e se acidentou. Ficou hospitalizado e afastado de seu serviço por 45 dias. Outro acidente mencionado ocorrera devido a péssimas condições da escada de quebra-peito, que já se encontrava muito velha e fraca. O prático se machucou e um tripulante, infelizmente, perdeu a vida.

Foi discutido também sobre o que poderia ser feito para melhorar as condições de trabalho do profissional desta área e minimizar os riscos da profissão. Leonardo relatou que a finalidade do seu trabalho é proteger o meio ambiente, a embarcação, a carga e a vida humana. Para minimizar os riscos, destacou que deve-se observar e

respeitar todas as normas e convenções criadas para a manutenção dessa segurança; deve-se observar as condições das defensas, balizamento, entre outros; e os navios devem reparar tudo o que estiver fora do padrão, desde a escada de quebra-peito, que será utilizada para o embarque e desembarque do práctico até as máquinas que serão utilizadas nas manobras.

# CAPÍTULO III

## Aspectos Gerais

### 3.1 Legislação

As normas, leis, decretos e procedimentos que seguem são de suma importância para o serviço de praticagem:

- **NORMAM 12** - **Norma da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem**: Regulamenta o serviço de praticagem, estabelecer as Zonas de Praticagem (ZP) em que a utilização do serviço é obrigatória ou facultativa e especifica as embarcações dispensadas do serviço.
- **NORMAM 13** - **Norma da Autoridade Marítima para os Aquaviários**: Regulamenta o ingresso na carreira, as categorias, as atribuições e o cadastro dos Aquaviários.
- **LESTA** - **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.
- **RLESTA** - **Decreto nº 2596, 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.
- **NPCP** - **Normas e Procedimentos da Cprj**: Normas e procedimentos para a área de jurisdição da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro - CPRJ.
- **Lei dos Portos** - **Lei No 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993**: Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

### 3.2 Obrigatoriedade e dispensa do uso de Prático

O Capítulo IV da NORMAM 12 aborda exclusivamente sobre as zonas de praticagem conceituando-se e estabelecendo critérios para obrigatoriedade ou não do emprego do serviço de praticagem determinando que:

*“dentre as áreas geográficas delimitadas pela autoridade marítima como ZP, são estabelecidas àquelas onde o serviço de praticagem será obrigatório, como garantia de preservação da segurança na navegação. Outras áreas serão relacionadas como de praticagem facultativa, em virtude das condições de navegabilidade e sinalização permitirem uma travessia navegável segura, nas fainas de entrada e saída de determinados portos e terminais.”*

*“Tendo como fatores condicionantes para a fixação da obrigatoriedade do emprego do serviço de praticagem: 1) Características hidrográficas e condições peculiares de cada porto e terminal brasileiro; 2) Segurança física dos portos, terminais marítimos e suas instalações; 3) Necessidade de minimizar o custo operacional da navegação de cabotagem”.*

Apresenta através de quadros e anexos, as ZPs e as condições em que o emprego do serviço de praticagem poderá ser de uso facultativo.

### **3.3 Segurança Pessoal**

A principal fonte de consulta sobre o assunto ‘segurança’ é a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida no Mar – SOLAS – Safety Of Life At Sea, assinada em 1974 e, que vem sendo constantemente revisada, de modo a incorporar os avanços tecnológicos introduzidos nas embarcações.

A NORMAM-01, em seu Capítulo IV, destina uma seção a esta matéria. Entre outras coisas, prevê que o prático pode recusar-se a embarçar em navio, caso constate que o dispositivo montado não atende às exigências da SOLAS, comunicando o fato imediatamente ao representante regional da autoridade marítima. É importante ressaltar que a maioria dos acidentes dos quais se tem registro envolvendo práticos, ocorre justamente no momento do embarque ou desembarque. Pela própria situação como

essas fainas se processam, até os mais triviais acidentes, normalmente, se não são fatais causam lesões bastante sérias e acarretam um longo afastamento do serviço, muitas vezes resultando em seqüelas físicas permanentes.

Os tipos de arranjo para embarque/desembarque de práticos mais utilizados são:

- Escada de portaló combinada com escada quebra-peito;
- Escada quebra-peito;
- Pilot hoist mecânico.

A escada quebra-peito deve ser utilizada quando a altura a ser escalada pelo práctico for superior a 1,5 metro e inferior a 9 metros, devendo atender aos critérios estabelecidos pela IMO ( International Maritime Organization). Quando a altura entre o ponto de acesso do navio e a enxárcia (estrutura fixa instalada na proa da lancha do práctico para auxiliá-lo no embarque e desembarque no navio) for inferior a 1,5 metro, o práctico deverá embarcar diretamente, sem utilizar a escada quebra-peito.

### **3.4 Lancha do Prático**

É a embarcação homologada pelo representante da autoridade marítima para ser empregada no transporte do práctico para o embarque/desembarque nos navios. A lancha de práctico e de uso específico do serviço de praticagem. Transporta o práctico da estação de praticagem até o ponto de embarque onde está o navio a ser atendido pela praticagem e vice-versa. É especialmente projetada para que o práctico possa realizar o transbordo com segurança, possuindo alguns dispositivos específicos para obtenção de maior aproveitamento e qualidade na operacionalidade das fainas de praticagem.

Entretanto, poderá ser empregada em outras atividades quando requisitadas pela autoridade marítima, em ações de socorro e salvamento e/ou fiscalização do tráfego aquaviário. Poderá ainda realizar outros serviços indenizáveis, tais como transporte de tripulantes, técnicos contratados para trabalho a bordo e agente de navegação.

No Brasil, o casco da lancha de praticagem deverá ser pintado de vermelho por bombordo e por boreste, e a superestrutura, por ante a ré do acesso à cabine de governo, deverá ter a letra P, que significa práctico (Pilot).

### 3.5 Transbordo de Práticos

O contrato de praticagem é um contrato de locação de serviços que se inicia com a solicitação do serviço que pode ocorrer por comunicação ou sinais.

A NORMAM 12 especifica no item 0223 que:

*“quando as condições meteorológicas impedirem o embarque do práctico a bordo com segurança, o Comandante do navio, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante autorização do representante local da autoridade marítima, poderá entrar com o navio no porto, até um lugar abrigado que permita o embarque, observando os sinais e orientações transmitidas pelo práctico a bordo da lancha de práctico”.*

No entanto, ressalva que tal entrada deve ser previamente autorizada, através de uma solicitação que pode ser requerida pela atalaia. Quando as condições meteorológicas não permitirem o desembarque do práctico com segurança, o item 0224 prevê que:

*“o Comandante do navio, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante autorização do representante local da autoridade marítima, poderá desembarcar o práctico em lugar abrigado e prosseguir a singradura, observando os sinais de orientações transmitidas pelo práctico que ficará a bordo da lancha de práctico”.*

A normatividade maritimista predetermina ainda que:

*“ caso o práctico seja surpreendido pela impossibilidade de desembarcar com segurança pelas condições meteorológicas, caberá ao Comandante do navio prover os meios necessários par a permanência a bordo do práctico e o seu retorno ao porto de sua ZP. Tal fato deverá ser comunicado.”*

É dever do práctico portar obrigatoriamente, o colete de salva-vidas na faina de transbordo lancha/navio/lancha.

### **3.6 Escala de Rodízio de Serviço do Prático**

A escala de serviço consiste na distribuição equânime de trabalho, estabelecido especificamente para cada Zona de Praticagem, incluindo todos os Práticos habilitados e em atividade na Zona de Praticagem respectiva, sendo os Práticos divididos obrigatoriamente em três grupos, como se segue:

#### **1) 1º grupo - Período de Escala:**

Número de horas ou de dias consecutivos durante os quais o Prático está a disposição para ser requisitado a realizar a faina de Praticagem. Dentro do período de escala, distinguem-se dois outros períodos: Período de Serviço: compreende o período de tempo, dentro da escala de serviço, durante o qual o Prático esta efetivamente em faina de praticagem ou a bordo da lancha de Prático em razão da realização de faina de praticagem; Período de Sobreaviso: compreende o período de tempo durante o qual, apesar de estar em período de escala, ou seja, à disposição para ser requisitado, o Prático não está atuando afetivamente em faina de praticagem ou a bordo da lancha de Prático.

#### **2) 2º grupo – Período de Folga**

Período de tempo ininterrupto que antecede ou sucede um período de escala, durante o qual o Prático não está disponível para ser requisitado a realizar faina de praticagem, a não ser em caso de emergência ou nas situações em que há risco para a vida humana.

#### **3) 3º grupo – Período de Férias**

Período nunca inferior a trinta dias em cada ano, dos quais pelo menos quinze dias consecutivos, durante o qual o Prático não está disponível para ser requisitado a realizar faina de praticagem em qualquer hipótese.



## **CAPÍTULO IV**

### **As Manobras**

#### **4.1 Desatracação**

A desatracação é dada da seguinte forma. O Prático chega ao local onde o navio está atracado, na hora determinada, por terra ou por mar, com a lancha do Prático, se ele estiver vindo de uma manobra anterior ou até mesmo se o cais é de difícil acesso. Então o Prático embarca no navio por meio da escada de portaló (Anexo). A bandeira HOTEL (Anexo) é içada, o que indica que há Prático a bordo da embarcação. Um oficial de navegação que está de serviço recebe o Prático no portaló e o encaminha até o passadiço aonde é apresentado ao comandante e a toda tripulação presente no passadiço.

O Prático recebe o “*Pilot Card*” (Anexo), que é um cartão que consta as diversas informações necessárias para a realização da atracação, desatracação, fundeio, giro ou amarrar bóia, como deslocamento, calados, passo do hélice, se há ou não “*thrusters*”, se tem ou não azimutais, e etc. Após isso o comandante autoriza o início da manobra.

O(s) rebocador (es) previamente contratados pelo armador se encontram na posição. Então o Prático com o VHF (Anexo) se comunica com o(s) rebocador (es) dando-lhe(s) as ordens necessárias para a desatracação segura, dando ordens ao piloto do navio responsável pelo timão. O Prático realiza toda a manobra de desatracação, então libera o(s) rebocador (es) e segue até a boca da barra, local onde o ele irá desembarcar. A lancha do prático deve está no local e na hora em que a manobra é finalizada. A lancha não precisa necessariamente seguir o navio, esta pode vir de outro lugar, onde foi deixar outro Prático para manobrar um navio, por exemplo.

Chegando ao ponto de desembarque do Prático, ele assina um talão (Anexo) que consta: o nome do Prático, a hora em que se deu o embarque, a hora do início e do fim da manobra, o tipo de manobra realizada e etc.

Então ele determina o bordo em que a escada de portaló deverá ser arriada visando a sua segurança, então é dado o fim da manobra e novamente o oficial de

navegação que se encontra no passadiço encaminha o Prático ao portaló. A escada de quebra-peito (Anexo), já está posicionada, a lancha se aproxima do costado do navio e o Prático desce a escada e entra na lancha. A bandeira HOTEL é arriada e a manobra é finalizada. Cabe lembrar que é indispensável ao prático o uso do colete salva-vidas durante todo o período em que está embarcado, tanto da lancha quanto no navio.

## 4.2 Atracação

A atracação é dada da seguinte forma. O Prático chega ao PBP (“*Pilot Boarding Point*”) através da lancha do Prático, na hora determinada, ele pode estar vindo de terra como também de uma outra manobra realizada anteriormente.

Ao entrar em contato com o navio, o Prático inicia os procedimentos para realizar a manobra. Não é obrigatório que as máquinas sejam paradas, porém para a segurança do próprio Prático ele deverá pedir ao Comandante, antes de embarcar, que pare as máquinas e após isso escolhe o melhor bordo para ser arriada a escada de portaló, visando também a própria segurança. O Prático geralmente escolhe o bordo mais abrigado do vento e da maré.

Após isso o Prático embarca, geralmente é uma escada de quebra-peito que auxilia, porém quando temos navio com uma pequena borda livre, navios offshore, por exemplo, não é necessário o uso da escada e o Prático passa diretamente da enxárcia para o navio. A bandeira HOTEL é içada. O oficial de serviço recebe o Prático e o leva até o passadiço onde é apresentado ao Comandante e a toda a tripulação presente. O Prático recebe o *Pilot Card*, que é o mesmo apresentado tanto na atracação quanto na desatracação e então é dado o início da manobra. O (s) rebocador (es) encontra (m) se posicionado (s) no local onde o Prático solicitou. Geralmente no local de maior risco, onde caso ocorra alguma pane no navio, os rebocadores estão próximos para evitar que ocorra um acidente. Então o Prático adentra o canal em direção ao berço, pré-determinado, e com o auxílio dos rebocadores e dos *thrusters*, se houver, o navio é atracado no berço. O Prático assina o talão e é dado o fim da manobra. A bandeira

HOTEL é arriada e o Prático desembarca, com o acompanhamento do oficial de navegação. Cabe lembrar que o Prático poderá seguir imediatamente para outra manobra, embarcando novamente na lancha que se encontra a sua espera.

### **4.3 Fundear**

É um tipo de manobra muito comum em determinados portos do país, pois quando o navio não encontra berço disponível este deve ficar aguardando. Existem ZP em que o fundeio é feito em local onde não é necessário o Prático, como exemplo temos a ZP de Vitória-ES, pois o local de fundeio encontra-se em mar aberto, local suficientemente seguro para a tripulação realizar a manobra. Porém na ZP do Rio de Janeiro, no porto do Rio de Janeiro o fundeio é realizado com o auxílio do Prático. Pois para fundear nesta região o navio precisa demandar todo o canal de acesso ao porto e fundear no término deste canal, próximo a Ponte Rio - Niterói.

Este tipo de situação não é muito agradável para o armador, pois o navio fundeado está perdendo dinheiro, pois não está navegando e transportando carga além do armador em determinadas situações, ter de pagar o serviço de praticagem duas vezes, uma para o fundeio e outro quando o navio for para o berço.

### **4.4 Rodar o navio**

É uma manobra que se faz necessária o uso do Prático, porém não é muito comum pois envolve altos custos para o armador devido ao pagamento de mais um serviço de praticagem e a paralisação do carregamento para a execução da manobra.

Esta manobra consiste em rodar o navio no cais, pois devido a um plano de carregamento mal feito, aos equipamentos utilizados nas operações de carga e descarga não são capazes de operar de bordo a bordo da embarcação, devido a sua capacidade ou até mesmo devido a estabilidade transversal da embarcação. Então caso isso ocorra, a operação é parada e é feita a rotação do navio e em seguida são retomadas as operações.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de pesquisa mostrou a necessidade, a responsabilidade e importância do práctico no cumprimento de seu dever, já que este serviço tem demonstrado seu valor, visto que, a tecnologia e a modernidade, presentes na navegação, estão cada vez mais avançadas.

A habilidade do práctico é insubstituível apesar de toda tecnologia existente hoje no meio marítimo, pois ele é um conhecedor da geografia da área em que atua e das condições ambientais tais como: maré, corrente e vento. O práctico é um profissional indispensável no cenário atual devido a sua gama de conhecimentos, treinamentos, experiência e cursos.

Vimos também que o serviço de praticagem envolve diversos procedimentos e atividades, não apenas relacionadas ao práctico, mas também aos tripulantes da embarcação que vai fazer uso do serviço, aos tripulantes da lancha que levam e /ou pegam o práctico a bordo e aos tripulantes dos rebocadores.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. **NORMAM 12 – Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem**. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, 2006. Disponível em: <[https://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela\\_normam12.htm](https://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela_normam12.htm)> Acesso em 26 jun. 2008.

CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM. **A praticagem no Brasil**. Disponível em: <<http://www.conapra.org.br/conapra/servlet/public?cmd=login>> Acesso em: 14 jun. 2008.

CIAGA. **Curso Especial de Rádio Operador Geral**. Apostila do Curso oferecida pelo CIAGA, Rio de Janeiro, 1995.

GIBERTONE, Carla Adriana Comitre. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. 2ª ed. rev. e atual. São Paulo: Renovar, 2005.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING. **Bridge Procedures Guide**. 3. ed. Londres, 1998.

MACELREVEY, Daniel H. **Shiphanning for the Mariner**. New York: Cornell Maritime Press, 1995

FRAGOSO, Otávio. Praticagem no Brasil. **Revista Rumos Práticos**, Rio de Janeiro, Ano 8, nº 20, out/2006-jan/2007

RIO PILOTS-EMPRESA DE PRATICAGEM. **A praticagem**. Disponível em: <<http://www.riopilots.com.br/praticagem/inicio.htm>> Acesso em: 18 jul. 2008.

SWIFT, A. J. **Bridge Team Management, A Practical Guide**. Londres: The Nautical Institute, 1993.

WIKIPEDIA. **Praticagem**. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Praticagem>> Acesso em: 20 jun. 2008.