

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

PRATICAGEM

“A medida do sucesso não é se você tem um problema difícil para tratar, mas se este é o mesmo problema que você tinha no ano passado.” (JOHN FOSTER DULLES)

Praticagem é o serviço de auxílio oferecido aos navegantes que garante a segurança de embarcações em áreas de difícil tráfego (dentro dos limites hidrográficos do Porto). Essas dificuldades de tráfego devem-se a peculiaridades locais, ao estado do mar, lagos ou rios com pouca profundidade, visibilidade restrita, ventos, marés, correntes, bancos de areia, naufrágios, cascos soçobrados, entre outras.

Podemos classificar os serviços de praticagem em três categorias:

- praticagem de barra ou de porto;
- praticagem fluvial;
- praticagem de mar ou de costa.

1.1) Definições

Estas e outras definições também são encontradas na NORMAN 12 (CAPÍTULO I, SEÇÃO II):

a) Atalaia - Também denominada Estação de Praticagem. É a estrutura operacional e administrativa que coordena, controla e apoia o atendimento do Prático à embarcação numa Zona de Praticagem (ZP).

b) Enxárcia – Estrutura fixa instalada na proa da lancha do Prático, que tem a finalidade de auxiliar seu embarque/desembarque na embarcação que solicitou seu serviço.

- c) Entidade de Praticagem - Cada organização que congrega Práticos nas ZPs.
- d) Lancha de Prático - Embarcação empregada no deslocamento e no transbordo do Prático para o embarque e desembarque na embarcação.
- e) Faina de Praticagem - É a atividade que envolve as manobras de praticagem e/ou navegação de praticagem em uma ZP. É computada para manutenção da habilitação do Prático e do cumprimento do Programa de Qualificação de Praticante de Prático.
- f) Manobras de Praticagem - São as manobras de atracar, desatracar, fundear, mudar de bordo, suspender, amarrar à bóia, largar da bóia, entrar e sair de dique/carreira e alar ao cais, quando executadas com a assessoria de Prático.
- g) Navegação de Praticagem – É a navegação realizada no interior de uma ZP com assessoria de um ou mais Práticos embarcados.
- h) Habilitação de Prático - Nível mínimo de capacitação técnica que é exigida de um Prático. Para que seja mantida esta habilitação, o Prático deverá executar uma quantidade mínima, mensal e semestral, de fainas de praticagem, estabelecida no Plano de Manutenção da Habilitação elaborado pela CP (Capitania dos Portos) com jurisdição sobre a ZP.
- i) Impraticabilidade - Quando as condições meteorológicas, o estado mar, acidentes ou fatos da navegação ou deficiências técnicas implicam em risco à segurança da navegação, tornando-se desaconselhável a realização de fainas de praticagem, o tráfego de embarcações e o embarque ou desembarque do Prático a bordo da embarcação.
- j) Ponto de espera de Prático - Ponto onde é efetuado o embarque ou desembarque do Prático para início ou fim de uma faina de praticagem. É estabelecido em coordenadas geográficas na ZP.
- k) Praticante de Prático – É um aspirante à categoria de Prático, profissional aquaviário não tripulante. Selecionado por meio de Processo Seletivo conduzido pela DPC (Diretoria de Portos e Costas).

1) Representante Único do Serviço de Praticagem - Prático que dirige a Entidade de Praticagem, representa a Praticagem junto à CP (Capitania dos Portos) e que reúne os Práticos de uma ZP. Quando houver mais de uma Entidade de Praticagem em uma mesma ZP, o representante será indicado por um consenso entre elas. Não existindo consenso, a designação caberá à CP.

1.2) Surgimento da Praticagem

A necessidade de existir essa profissão surgiu basicamente devido a existência da navegação. Existem indícios de que o serviço dos práticos já era utilizado há mais de 4.000 anos pelos fenícios. E existem também registros dela em algumas passagens bíblicas. Portanto, este serviço não é recente.

A praticagem teve uma história longa e conturbada que vem desde os tempos de Abraão. Nessa época, já existiam os “práticos de Ur”, na Caldéia, que era o grande porto marítimo do império.

Com o passar dos anos e aumento do número de embarcações, as responsabilidades da praticagem recaíram sobre alguns marinheiros e pescadores locais que eram práticos inescrupulosos. Eles embarcavam nos navios a serem manobrados e os saqueavam e encalhavam. Essa prática detestável ficou evidente para as Leis de Oleron que condenavam o “lodeman” (prático), seria preso ao molinete e decapitado pela tripulação, caso encalhasse o navio por falha própria.

O ato de encalhar navios também apareceu no século XIV, e para dar fim a isso, uma lei similar à de Oleron foi elaborada; só que em vez de decapitados, os práticos eram pendurados nos mastros.

Na Inglaterra, os práticos eram conhecidos como “bold hovers” (pilotos ousados), que esperavam as fragatas em canais estreitos, para conduzi-las com seus conhecimentos de ventos, correntes, profundidade e perigos. O primeiro nome pelo qual os práticos foram conhecidos foi “lodeman” (guia), isso porque eram peritos no uso do “lodestone”, também chamado “waystone”¹. Mais tarde a palavra evoluiu para “lodesman”, pela fonética adaptada da pronúncia “lotesman”, que significa prático, no idioma alemão.

¹**Waystone ou lodestone** - imã através do qual os anciãos tinham grande conhecimento, devido à propriedade de ao guinar para o Norte ou para o Sul, terem a sua direção indicada. Forma primitiva da bússola.

Em 1514, na Grã-Bretanha (Henrique VII), a praticagem se tornou organizada. Sendo definida como a arte de navegar junto à costa, especialmente com a terra bem próxima e sobre águas rasas.

1.3) Serviço de praticagem no Brasil

Existem registros do serviço desde os primórdios da história colonial. Mas, o primeiro regimento para os pilotos práticos foi publicado em 12 de junho de 1808 (ano da abertura dos portos às nações amigas) através do decreto assinado pelo Visconde de Anadia, com a rubrica do príncipe Dom João VI.

Foram implantados os primeiros Serviços de Praticagem organizados no Brasil, que apresentavam características que são preservadas até hoje.

O Serviço de Praticagem constitui-se do prático, da lancha de prático e da atalaia (estação de praticagem). O atendimento está disponível permanentemente em cada zona de praticagem (ZP), distribuídos em unidades regionais independentes, porém associadas ao Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA). Uma ZP pode conter mais de uma empresa de praticagem.

As praticagens em suas formações foram organizadas individualmente; depois, em associações; posteriormente em corporações. Estas, subordinadas diretamente à Marinha do Brasil por intermédio das Capitania dos Portos e da Diretoria de Marinha Mercante (DMM), que com o passar do tempo, foi transformada em Diretoria de Portos e Costas (DPC).

A Marinha do Brasil é a Autoridade Marítima brasileira competente. A esta cabe regular e fiscalizar o serviço, além de organizar os processos de seleção para novos práticos. A Diretoria de Portos e Costas controla, através das CPs (Capitania dos Portos), a manutenção das habilitações de cada profissional e sua saúde física.

A DPC delega ao CONAPRA, controle dos padrões das lanchas, atalaidas e a realização do processo de atualização a que cada prático é submetido a cada quinze meses.

Durante cerca de 70 anos, de 1889 a 1959, todas as versões da regulamentação da atividade são extremamente abrangentes e detalhadas, mantendo-a sob a tutela do Estado. O Decreto nº119, de 6/11/1961, implanta a autogestão dos práticos sobre suas próprias infra-estruturas de praticagem. A partir de 1996, os práticos, voluntariamente, abandonam a condição de trabalhadores avulsos e adotam o modelo das sociedades civis, unindo

profissionais para exercerem a profissão, o que redundou em expressiva economia para os tomadores de serviço. Nos dias atuais, a lei que regula e define tal atividade é a lei 9.537/97.

A Praticagem dos Portos Nacionais está organizada segundo as normas da IMO (Internacional Maritime Organization), órgão da ONU (Organização das Nações Unidas), através da IMPA (International Maritime Pilots Association), num sistema internacionalmente consagrado e adotado pelas principais nações marítimas, no qual sua autonomia é assegurada e a quantidade de profissionais é controlada, sempre sob fiscalização exercida pela autoridade naval responsável pela segurança da navegação.

Todos os Práticos são habilitados para determinado Porto ou Zona e exercem sua função agrupada em uma única associação ou cooperativa, o que lhes permite organizar um sistema de rodízio de trabalho que assegure o atendimento ininterrupto a todos os navios, bem como, a distribuição equânime de trabalho entre os profissionais.

1.4) Conselho Nacional de Praticagem

O CONAPRA é uma associação profissional, sem fins lucrativos, que congrega os Práticos brasileiros e tem o objetivo de representá-los junto a todas as Autoridades Governamentais e entidades representativas de setores do meio marítimo nas questões ligadas à praticagem. É reconhecido pela Autoridade Marítima como Órgão de Representação Nacional de Praticagem.

Foi incumbido de realizar as inspeções e laudos periciais necessários à homologação da habilitação operacional de suas tripulações e a homologação das Atalaias.

Internacionalmente falando, o CONAPRA é o órgão que representa as praticagens brasileiras junto a IMPA (International Maritime Pilots' Association – Associação Internacional de Práticos Marítimos) exercendo uma das Vice-Presidências desta associação.

1.5) Associação Internacional de Práticos Marítimos

A IMPA é formada por associações nacionais de praticagens dos cinco continentes. É um órgão técnico profissional não governamental, sem fins lucrativos.

Foi instituída em 1970 em Kiel. Começou a funcionar oficialmente em Amsterdan em 1971. Sua sede atual está localizada em Londres e tem por finalidade manter as associações de todo o mundo unidas, trocando experiências e resolvendo problemas comuns.

Um dos objetivos principais da IMPA é ser a voz dos Práticos na comunidade marítima internacional, através da IMO. A IMPA, desde novembro de 1973, tem uma cadeira na IMO como consultora.

Criou um comitê técnico, ITC, que contém Práticos experientes de todo o mundo e que estuda publicações e assuntos de interesse, que envia para seus membros e outras organizações marítimas, em particular para a IMO, para obter as ações necessárias.

A principal preocupação da IMPA é a segurança do práctico na sua transferência da lancha para o navio e vice-versa. Este cuidado motiva a “Campanha de Segurança para Transferência do Prático”, feita anualmente para determinar se os procedimentos estão dentro dos padrões estabelecidos pela IMPA e aprovados pela IMO.

Nos navios - em todos eles - há um quadro com desenhos e regras feitos pelo ITC. É fixado na ponte de comando para orientar os tripulantes como armar, de forma correta e segura, a escada para uso do Prático. Pois ela é usada em qualquer estado de mar, calmo ou revolto, de dia ou de noite.

1.6) LESTA

Dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Apresenta um Capítulo específico sobre o Serviço de Praticagem definindo-o, assim como o relacionamento Prático-Comandante do navio, resguardando suas prerrogativas, sua autoridade e responsabilidades; impõe requisitos para formação dos Práticos, mediante exame e estágio de qualificação, limitando a sua inscrição em apenas uma ZP; condiciona a manutenção da habilitação do Prático à execução de um número mínimo de manobras e assegura a todo Prático o livre exercício do serviço.

A LESTA classifica o exercício da Praticagem como atividade essencial, impondo que esteja permanentemente disponível e estipula as formas de intervenção da Autoridade Marítima. Em função dessa essencialidade do serviço, obriga o Prático a atender o serviço sob pena de suspensão ou cancelamento de seu certificado de habilitação.

1.7) RLESTA

Um ano após a LESTA, em 1998. No capítulo referente ao Serviço de Praticagem é definida a sua constituição, englobando o Prático, a lancha de prático e a atalaia. A remuneração devido ao serviço abrange esses três elementos. O preço deve ser livremente negociado entre as partes interessadas, seja para conjunto ou para cada elemento separadamente; Caso não ocorra acordo, a Autoridade Marítima fixará o preço, para garantir a disponibilidade da prestação do serviço. A RLESTA regulamenta a LESTA.

1.8) NORMAN 12

Norma da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem. Essa NORMAM em o objetivo de estabelecer diretrizes para o serviço de praticagem em águas jurisdicionais brasileiras (AJB).

Compete ao Diretor de Portos e Costas (Representante Nacional da Autoridade Marítima), regulamentar o Serviço de Praticagem, estabelecer as ZPs em que a utilização do serviço é obrigatória ou facultativa e especificar as embarcações dispensadas do serviço.

CAPÍTULO II

O PRÁTICO

“A maior recompensa para o trabalho não é o que se recebe por ele, mas o que alguém se torna através dele.”
(JOHN RUSKIN)

2.1) Definição

O prático 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 irreversível 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 temporário² 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 irrecurável 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

Afastamento temporário² – caracterizado quando igual ou inferior a 24 meses.

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 práctico 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

ORGANIZAÇÃO

“Quem olha para fora sonha. Quem olha para dentro desperta.” (CARL JUNG)

3.1) Zonas de Praticagem

Por definição, ZPs são áreas geográficas delimitadas por força de peculiaridades locais que dificultem a movimentação livre e segura de embarcações, exigindo assim um Serviço de Praticagem local. Compete à Diretoria de Portos e Costas estabelecer as ZPs.

A praticagem pode ser obrigatória ou facultativa, dependendo dos trechos hidroviários e das características das embarcações, conforme tabela que consta na NORMAM 12. Porém vale destacar que, para conseguir um maior controle e segurança do tráfego aquaviário, as embarcações com arqueação bruta superior a 500 com praticagem facultativa, devem comunicar suas movimentações dentro da ZP à Estação de Praticagem, obrigatoriamente.

As ZPs brasileiras são:

- 01 – ZP Fazendinha (AP) - Itacoatiara (AM);
- 02 – ZP Itacoatiara (AM) - Tabatinga (AM);
- 03 – ZP Belém (PA);
- 04 – ZP Itaqui, Alumar e Ponta da Madeira (MA);
- 05 – ZP Fortaleza e Pecem (CE);
- 06 – ZP Areia Branca (RN);
- 07 – ZP Natal (RN);
- 08 – ZP Cabedelo (PB);
- 09 – ZP Recife e Suape (PE);
- 10 – ZP Maceió e Terminal da Salgema (AL);
- 11 – ZP Redes e Terminal Portuário de Sergipe - TPS (SE);
- 12 – ZP Salvador, Aratú, São Roque, Usiba, Dow Química e Temadre (BA);

- 13 – ZP Ilhéus (BA);
- 14 – ZP Vitória, Tubarão, Praia Mole, Barra do Riacho e Ubú (ES);
- 15 – ZP Rio de Janeiro, Niterói, Sepetiba, Angra e Forno (RJ);
- 16 – ZP Estado de São Paulo (SP);
- 17 – ZP Estado do Paraná (PR);
- 18 – ZP São Francisco do Sul (SC);
- 19 – ZP Rio Grande (RS);
- 20 – ZP Lagoa dos Patos e Portos Interiores (RS);
- 21 – ZP Itajaí, Shell, Dow Química e Liquigás (SC); e
- 22 – ZP Imbituba (SC).

3.1.1) Extinção de uma ZP

Se ocorrer a extinção de uma Zona de Praticagem, os práticos poderão ser designados para outra ZP, a critério somente do DPC (Diretor de Portos e Costas). Ficam sujeitos ao cumprimento do Programa de Qualificação do Praticante de Prático e posterior Exame de Habilitação para Prático, conforme está descrito no Capítulo II da Normam 12.

3.2) Preços dos serviços de Praticagem

A DPC (Diretoria de Portos e Costas) poderá fixar os preços dos Serviços de Praticagem quando não houver acordo entre o requisitante e o prestador do serviço. E para a fixação dos preços, o DPC instituirá uma Comissão para elaborar o estudo para cada caso específico.

A Comissão buscará um acordo entre as partes. Não havendo consenso, instruirá o processo administrativo interno e ao final emitirá um relatório que deverá conter as sugestões dos preços a serem fixados, para decisão final do DPC (Diretor de Portos e Costas).

Os preços determinados pelo DPC (Diretor de Portos e Costas) serão temporários e somente garantem a prestação ininterrupta do Serviço de Praticagem. As partes devem buscar um acordo quanto aos preços considerados satisfatórios para elas.

O DPC (Diretor de Portos e Costas) também poderá instituir uma Comissão para discussão dos assuntos relacionados aos preços dos Serviços de Praticagem. Para esta Comissão, poderão ser convidados representantes de outros setores envolvidos.

3.3) Isenção dos serviços de Praticagem

Segundo a NORMAM 12, Capítulo IV, as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem são:

- a) as classificadas para operar em navegação interior e que arvoem bandeira brasileira;
- b) as de bandeira brasileira de qualquer tipo com AB até 2000;
- c) as de bandeira estrangeira com AB até 2000, desde que sejam comandadas por marítimo brasileiro e que sejam contratadas por empresa brasileira que tenha sua sede e administração no país;
- d) as empregadas em navegação de apoio marítimo com AB até 3000, desde que:
 - Sejam de bandeira brasileira. Caso sejam de bandeira estrangeira, devem ser contratadas por empresa brasileira com sede e administração no país e comandadas por marítimos brasileiros;
 - Possuam equipamento auxiliar de manobra, como: “thrusters”, propulsão azimutal ou similares;
 - Possuam DGPS e AIS.
- e) As embarcações com AB superior a 2000 em operação de dragagem, desde que:
 - Sejam de bandeira brasileira. Caso sejam de bandeira estrangeira, devem ser contratadas por empresa brasileira com sede e administração no país e comandadas por marítimos brasileiros;
 - O trajeto esteja compreendido entre a área de dragagem e a área de despejo;

- Tenha sido realizado treinamento com Prático no trajeto entre a área de dragagem e a área de despejo e vice-versa. E esse prático tenha realizado, no mínimo, cinco navegações de praticagem; e
- Seja feita uma consulta à Estação de Praticagem a respeito da sequência a ser observada nas manobras de entrada e saída do porto e dentro da ZP.

CAPÍTULO IV

MATERIAIS E EQUIPAMENTOS

“Vencer não é nada, se não se teve muito trabalho;
fracassar não é nada se fez-se o melhor possível.”
(NADIA BOULANGER)

4.1) Lancha de Prático

Esta deverá possibilitar o transporte do Prático e a aproximação para transbordo (lancha-navio-lancha) com segurança. São padronizadas: O casco é pintado de vermelho e a superestrutura de branco. Também deve ser pintada a letra P (Prático - “Pilot”) com tinta preta (tipo refletora) na superestrutura, em ambos os bordos, por ante a ré do acesso à cabine de governo. Para navegar, deverá exibir a bandeira Hotel, durante o dia, e durante a noite, as luzes branca e encarnada (“white over red” – branca acima da encarnada) em seu mastro, além das luzes de navegação (bombordo – verde e boreste – encarnada).

A velocidade de cruzeiro mínima deverá ser de 15 nós, o comprimento total, maior que 9 metros e o comprimento entre perpendiculares, maior que 7 metros. Deverá possuir boca superior a 3 metros, calado máximo de 1,5 metro e deslocamento superior a 5 toneladas. Para propulsão, 2 motores a Diesel de, no mínimo, 170 Hp de potência cada um, dois eixos e dois hélices.

Dos equipamentos e materiais das lanchas, tem-se:

- Para navegação:

Uma unidade dos equipamentos: Radar Banda X, GPS, AIS (opcional), ecobatímetro, agulha magnética, cartas náuticas da área da ZP, Régua paralela, compasso e binóculo.

- Para comunicação:

Uma unidade dos equipamentos: HF multifrequencial (opcional), VHF fixo (com chamada seletiva digital opcional), VHF portátil. A lancha poderá ser dotada de outro VHF fixo, com sistema de alimentação independente, em substituição ao portátil.

- Para salvatagem:

Bóia salva-vidas com facho holmes (duas unidades), colete salva-vidas com fitas refletivas (em número igual ao da lotação da lancha) e balsa inflável classe I ou II (uma unidade para lancha que opere em mar aberto) ou uso de aparelho flutuante, desde que autorizado pela CP.

- Para auxílio no embarque e no desembarque de pessoal:

Enxárcia ou plataforma de embarque, croque (uma unidade), cinto de segurança (uma unidade), defensas (uma em cada bordo) e holofote para alcance de 300 a 500 jardas (274,32 a 457,2 metros), com rotação de 360° horizontalmente e até 90° no sentido vertical (uma unidade).

4.2) Lancha de apoio a Praticagem

As Entidades de Praticagem têm autorização de utilizá-la para transporte do Prático para navios atracados, fundeados ou amarrados à bóia em águas abrigadas. A Lancha de Apoio à Praticagem não substitui a Lancha de Prático. Pode ser empregada em ações de socorro e salvamento ou fiscalização do tráfego aquaviário.

Também deverá ter o casco na cor vermelha e a superestrutura em branco com a letra “P”, em preto, pintada em ambos os bordos.

Dos equipamentos e materiais das lanchas de apoio, tem-se:

Dotação igual à estabelecida para outras embarcações que naveguem em águas interiores, sendo obrigatória a dotação de ecobatímetro, equipamento de VHF-fixo e de holofote com alcance de 300 a 500 jardas (274,32 a 457,2 metros) para ser comandado de dentro da cabine, com rotação de 360° horizontalmente e até 90° no sentido vertical.

4.3) Atalaia

Deve ser estruturada para atender de maneira ininterrupta às necessidades do Serviço de Praticagem. A área para atracação das lanchas faz parte do conjunto de suas instalações. A Atalaia deverá efetuar o controle dos navios que farão uso de seus serviços. Os Serviços de Praticagem devem ser requisitados à Atalaia homologada da respectiva ZP.

Dos materiais e equipamentos da Atalaia, tem-se:

- Comunicações:

Linhas telefônicas em número suficiente a atender ao Serviço, uma delas acoplada a um aparelho de fac-símile, dois equipamentos em VHF marítimo, com chamada seletiva digital, equipamentos portáteis de VHF em quantidade correspondente ao número de Práticos em escala, com capacidade de comunicação com a Atalaia, Lancha de Prático, embarcação a ser praticada, rebocador e dispositivos de energia de emergência.

- Equipamentos Meteorológicos:

Anemômetro, termômetro de máxima e mínima e barômetro.

- Material de Salvatagem:

Deverá possuir a quantidade de coletes salva-vidas equivalente ao número de Práticos e de Praticantes de Práticos, acrescida de 20%.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Praticagem é um serviço baseado no conhecimento dos acidentes e pontos característicos da ZP a que está relacionada. É realizada em trechos da costa, em baías, estuários de rios, lagos, portos, terminais e canais onde há tráfego de navios.

A principal razão da existência do serviço de praticagem é proporcionar maior eficiência e segurança à navegação, preservação do meio ambiente e salvaguarda da vida humana. Os práticos, profissionais que executam este trabalho, possuem vasta experiência e conhecimento das particularidades da ZP na qual atua, assim como conhecimentos técnicos de navegação e manobra de navios.

A praticagem é similar ao redor do mundo. Existe uma padronização com relação à organização e prestação de serviços. E em todas as regiões do globo ele é um profissional insubstituível, mesmo com toda a tecnologia existente no meio marítimo. Atualmente encontram-se profissionais muito qualificados no Brasil. Afinal, eles passam por um processo seletivo bastante difícil e exigente. O que não acontecia antigamente, pois a profissão era hereditária.

No futuro, a tendência é aumentar o número de práticos, já que é crescente também o número de navios. Portanto, pode-se concluir que tem um papel considerável na economia do país, já que mais de 90% das mercadorias brasileiras são transportadas por via marítima e ele é uma figura importante para garantir o sucesso desse transporte. Pode evitar que os acidentes ocorram, já que possui conhecimento invejável da região, evitando assim que ocorra também a poluição do ambiente e prejuízo de milhões de reais.

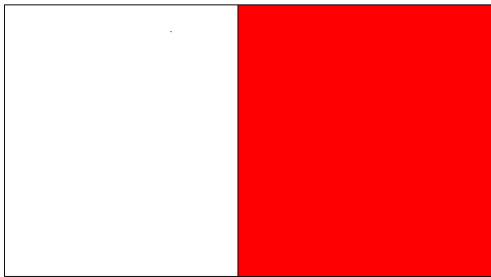
A pesquisa mostrou a importância do acionamento do prático pelo comandante em seu navio, assim como todo o processo de desenvolvimento da praticagem no Brasil. Espera-se que essa classe de profissionais mantenham o nível de excelência para que o transporte continue sendo realizado e concluído sem risco de acidentes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM. **A praticagem no Brasil**. Disponível em: <www.conapra.org.br> Acesso em: 3 jun. 2011.
2. 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, 2011. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela_normam12.htm> Acesso em 3 jun. 2011.
3. WIKIPEDIA. **Praticagem**. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Praticagem>> Acesso em: 10 jun. 2011.
4. SWIFT, A. J. **Bridge Team Management**, A Pratical Guide. Londres: The Nautical Institute, 1993.
5. MACELREVEY, Daniel H. **Shiphanling for the Mariner**. New York: Cornell Maritime Press, 1995
6. LESTA. **Lei de Segurança do Trafego Aquaviário** - LEI N° 9.537 de 11 de dezembro de 1997
7. RLESTA. **Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário sob Jurisdição Nacional** – Decreto N° 2.596, de 18 de maio de 1998
8. INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING. **Bridge Procedures Guide**. 3. ed. Londres, 1998.

ANEXOS

Anexo A Fotos



(Bandeira HOTEL)



(Lancha do Prático)



(Desembarque do Prático)



(Embarque do Prático)

**Anexo B
Talão de Manobra**

RIO DE JANEIRO PILOTS			
SHIP'S NAME		CALL SIGN	
NATION	AGENT	SUMMER DEADWEIGHT	
GROSS TONNAGE	DRAFT	DATE	
LEFT STATION	ON BOARD	STARTED	FINISHED
JOB			
PILOTAGE SERVICES CONDITIONS AT THE BACK			
OBS.:			
MASTER		PILOT	

**Anexo C
Confirmação para a manobra do Prático**

CONFIRMATION OF PILOTING MANOEUVER

I declare, to be used as proof to the Brazilian Authority, that the Ship.....call sign was attended by the Pilot..... who identified by himself, in manoeuver of on quay..... Date / / 20..... Fromto.....hs

I affirm the all above are true

.....
PLACE AND DATE

.....
MASTER

Anexo D

Procedimentos para recebimento do Prático a bordo

REQUIRED BOARDING ARRANGEMENTS FOR PILOT

In accordance with I.M.O. requirements and I.M.P.A. recommendations

RIGGING FOR FREEBOARDS OF 9 METRES OR LESS

- HANDHOLD STANCHIONS:** Min. diam. 32mm, 1200mm above bulwark, min. 70cm, max. 80cm, apart.
- MAN-ROPES:** without knots, min. diam. 20mm.
- SPREADER:** Min. 180cm long.
- IF REQUIRED BY PILOT:** Always flat side of ship.
- SIDES ROPES:** Min. diam. 18mm.
- STEPS:** Must rest against ship's side.
- SPREADERS:** Max. 8 ropes between.
- 5th step:** must be a spreader.
- Height:** required by pilot.

SHIPS WITH HIGH FREEBOARD (MORE THAN 9M)
When no side-door available

- PILOT LADDER:** Must extend at least 2 metres above lower platform.
- OFFICER:** in contact with bridge.
- ACCOMMODATION LADDER:** Should rest firmly against ship's side. Maximum 45° slope. Lower platform horizontal. Rigid handrails preferred.
- PILOT LADDER COMBINED WITH AN ACCOMMODATION LADDER:** is usually the safer method of disembarking or disembarking a pilot on ships with a freeboard of more than 9 metres.
- 1 to 7 metres:** depending on size.
- 2m** (at pilot launch and height of vent).
- 0.5m** (Recommended).
- 9 metres mark:** Stern → Bow.

MECHANICAL PILOT HOIST

- Two main ropes ready for immediate use. Min. diam. 20mm.
- Davit.
- Glazed ring.
- Right part.
- Flexible part.

NO!

- No! No shackles. No knots. No splices.
- No! This rope must be equally spaced.
- No! This rope must be horizontal.
- No! Spreaders must not be lashed between steps.
- No! The side ropes must be equally spaced.
- No! The loops are a tripping hazard for the pilot and can become foul of the pilot launch.

AT NIGHT
Pilot ladder and ship's deck lit by forward shining over-side light.

NO OBSTRUCTIONS
Two handhold searchlights rigidly secured to ship's structure.
Responsible officer.
Lifeline with self-lighting light.
Bulwark ladder secured to ship.